L'empire des mers

L'auteur s'exprime à titre personnel et n'engage en aucune manière l'État-Major de la Marine et le Ministère de la Défense

Maquette intérieure : Céline Ribet
Iconographie : Marie Bellosta

ISBN : 978-2-271-08296-1

Cyrille P. COUTANSAIS

L'empire des mers

Atlas historique de la France maritime

CNRS ÉDITIONS MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE

Sommaire

Préface, *par le vice-amiral Frédéric Jubelin* 7
Avant-propos 11

La course à la mer (1180-1490)

L'emprise Plantagenêt 21
Louis XI, un carrefour maritime 39

Rêveries d'outre-mer (1490-1598)

Rouen, l'entreprise atlantique 71
Des treize colonies à la française? 87
Réduire la voilure 93

Le siècle d'or (1598-1672)

Henri IV, l'amoureux des mers 113
Richelieu, une ambition cardinale 123
Les paradoxes de Colbert 139

Le beau XVIIIe ?

Louis XIV, le soleil aveuglé....171
Louis XV, l'empire ignoré.... 183
Jeux de dupes (1763-1814) 205
Restauration, la nostalgie n'est plus ce qu'elle était.... 225

Intermezzo (1830-1870)

Les Orléans, les prémices.... 237
Napoléon III, le visionnaire.... 249

Le repli sur soi du deuxième empire colonial (1870-1962)

Une ambition maritime provincialisée.... 279
Économie maritime, une vision rentière 287

L'ambition du grand large

La renaissance de la Royale 309
L'économie maritime, telle le phénix....313

Conclusion.... 329
Remerciements.... 333



Partie de l'*Atlas catalan*, réalisé vers 1375, attribué à Abraham Cresques, cartographe juif majorquin. Composé de six parchemins, cet atlas, premier à représenter une rose des vents, a été offert par le roi d'Aragon au roi Charles V de France. BNF.

Préface

« Si vous voulez construire un bateau, il est inutile de réunir des hommes, de leur donner des ordres et de répartir les tâches. Donnez-leur simplement l'envie de partir à la découverte des mers lointaines. », Anonyme.

Le plus souvent, dans les bons ouvrages, le titre dit l'essentiel.
« L'empire des mers. Atlas historique de la France maritime » ne déroge pas à l'adage. Le lecteur sera comblé par ce voyage, dans le temps et dans l'espace, au commencement de ce qui aurait pu – et dû – devenir pour notre pays l'aventure de la modernité, de la découverte, du commerce, et des échanges avec les connaissances et les expériences des autres peuples, qui sont – s'il était encore besoin de le rappeler – par voie de mer pratiquement tous nos voisins …

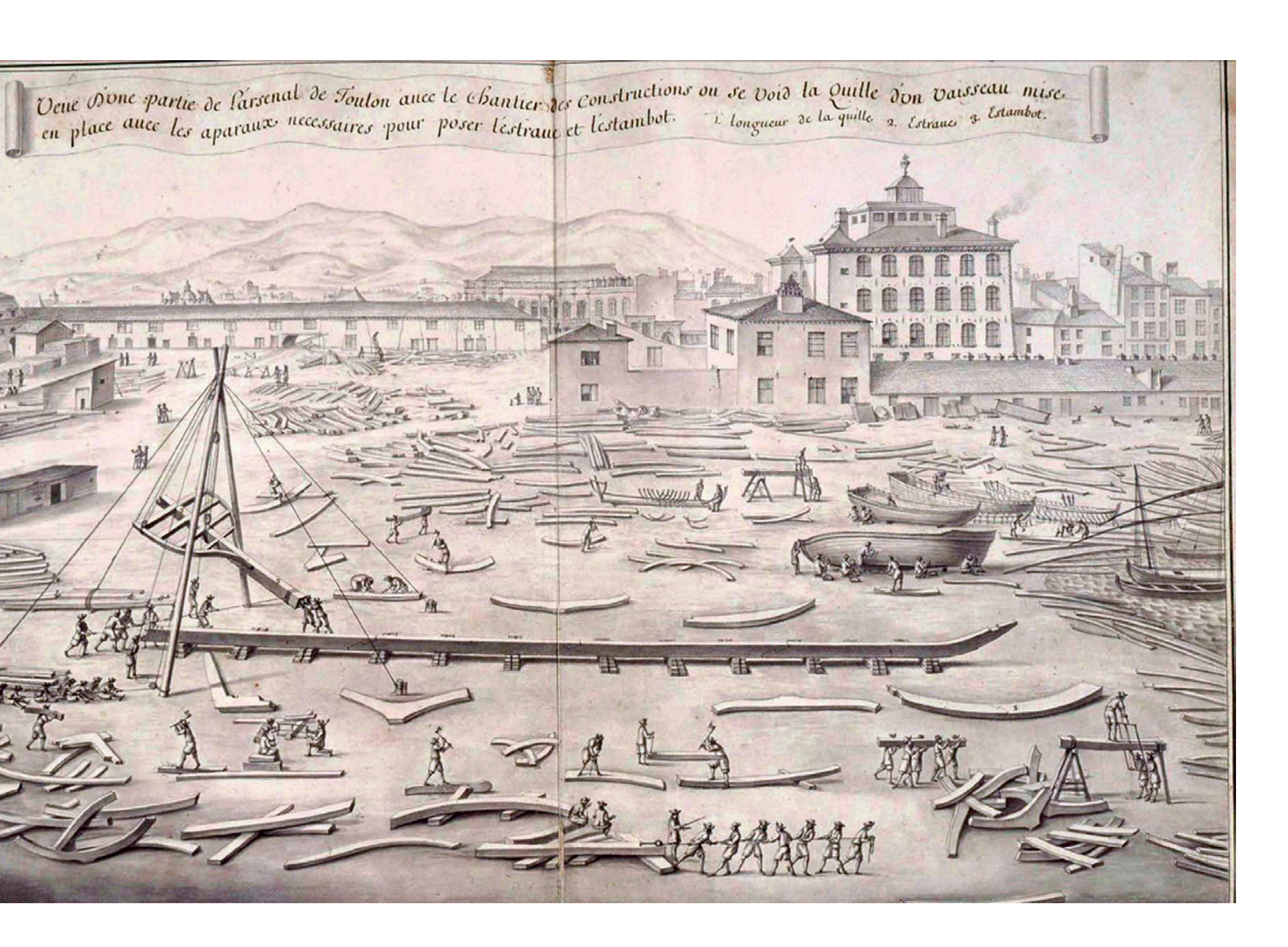
Qu'a-t-il ainsi manqué à ces équipées pour lesquelles l'attrait du profit et la nécessité du commerce ne le cédaient en rien à l'art de la navigation et, souvent aussi, à la science du combat naval ? L'auteur pointe, avec raison, une relative inappétence pour les choses de la mer de nos gouvernants passés, sans doute troublés par un historique « tropisme continental », voire par une méconnaissance ou, pire, une incompréhension des mécanismes économiques d'alors.

Il souligne surtout que, dans ce domaine des activités humaines, la question est tout autant celle du temps, indispensable pour former des équipages qualifiés, que celle de la volonté – budgétaire, d'abord – nécessaire pour construire une flotte capable de tenir longtemps en haute mer.

Lorsque l'on décide de s'aventurer en mer, que ce soit pour subsister, pour commercer, pour appuyer une politique, pour développer une stratégie, ou tout simplement pour l'appel du grand large, seules la continuité et la constance comptent. Il n'est que de voir aujourd'hui les investissements considérables réalisés dans ce domaine par un certain nombre de grandes puissances, déjà maritimes, qui l'ont été, ou qui veulent le devenir. Assurément leurs gouvernants ont dû méditer les propos de François d'Orléans, prince de Joinville : « En Marine, rien ne s'improvise, pas plus les bâtiments que les hommes. Pour avoir une Marine, il faut la vouloir beaucoup, et surtout la vouloir longtemps » …

Puissions-nous, à notre tour, en parcourant ce bel ouvrage, tout autant appel au grand large que témoin de la détermination des entrepreneurs qui se sont risqués en mer et des princes qui les ont soutenus, nous souvenir de l'exploit scientifique et technique de l'un de nos premiers grands marins, Pythéas le Massaliote, qui entre 330 et 320 av. J.-C., partit du Lacydon pour découvrir, par la mer, des contrées inconnues… il fut, à cet égard, l'un des premiers fondateurs de l'identité maritime de la France.

Vice-amiral Frédéric Jubelin



Dessin représentant toutes les phases de la construction d'un vaisseau.
Album dit de Colbert, anonyme, XVII[e] siècle. Musée national de la Marine/P. Dantec.

Avant-propos

« Dieu a donné à la France l'empire des mers ». Cette formule du *Testament politique* reflète certes l'ambition du cardinal de Richelieu pour notre nation mais semble surtout frappée au coin du bon sens. Disposant de trois façades maritimes, moyen de se connecter aux grands courants d'échanges levantins, nordiques ou atlantiques, notre pays compte en outre une multitude de « peuples maritimes », des Bretons aux Normands en passant par les Basques ou les Provençaux, qui auraient dû, en effet, lui « donner » l'empire des mers. Si nous sommes passés à côté du destin que nos atouts nous promettaient, il faut en chercher la raison non dans un prétendu atavisme terrestre ou le choix d'une capitale non- portuaire – Rome ou Madrid ne l'étaient pas plus –, ni même dans des causes conjoncturelles comme les guerres de religion, mais bien dans le facteur humain, chez nos souverains.

Le parallèle avec l'Angleterre est de ce point de vue éclairant. L'impératrice des mers, que l'on se plaît paresseusement à décrire comme intrinsèquement maritime, nous est en effet beaucoup plus proche qu'on ne le croit. La France serait guidée par un tropisme continental ? Mais que faudrait-il dire de Londres qui, de la guerre de Cent Ans à la sauvegarde du Hanovre, s'est retrouvée beaucoup plus souvent portée par une ambition continentale plutôt que maritime. Idem pour les guerres civiles, de religion qui ont longtemps bridé notre essor maritime : la guerre des Deux Roses ou les affrontements entre Jacobites et Orangistes n'ont rien à envier aux querelles entre Huguenots et Sainte Ligue. Si l'Angleterre et la France sont arrivées après l'Espagne, le Portugal ou les Provinces-Unies dans l'aventure coloniale, c'est précisément du fait de ces querelles internes.

La France aurait-elle souffert de n'être pas le centre économique de l'Europe ? C'est oublier un peu vite qu'il n'y eut pas *un* centre économique mais *des* centres économiques : Venise, Gênes, Amsterdam, Londres se succédant. On ne naît pas centre économique, on le devient et à cet aune, la France avait autant d'atouts que d'autres pays. Son vivier de marins serait-il trop chétif, trop étroit, inapte à développer une Marine conséquente ? Le prisme national, anachronique, nous joue ici des tours : la libre circulation des travailleurs dans l'espace européen, vers laquelle nous nous efforçons de tendre de nos jours, a été la règle des siècles durant. Marins français, anglais, espagnols, portugais ou encore hollandais allaient s'embaucher là où le travail existait. Un exemple ? Les armements de

Colbert ont rapatrié sur nos vaisseaux 30 000 marins français de Hollande aux dires de l'ambassadeur de France à La Haye. Chiffre sans doute exagéré mais significatif d'un mouvement qui aurait pu, qui aurait dû se poursuivre si le volontarisme maritime avait perduré.

Car nous touchons là au cœur de la question : ce qui va faire la différence entre la France et l'Angleterre est la continuité dans l'investissement maritime. Singulièrement dans un secteur requérant dès l'origine une technique et un savoir-faire qui ne peuvent s'improviser : l'affrontement terrestre s'accommode du néophyte, comme le prouvent avec éclat les soldats de l'an II, non le naval. La continuité donc, mais aussi les moyens, c'est-à-dire le crédit. La Banque d'Angleterre offre un argent facile, une capacité d'endettement et une circulation monétaire à la base de la réussite d'un négoce maritime qui demande des investissements conséquents. La France souffre ici de la comparaison en raison de son système fiscal archaïque et pervers. L'exemption d'impôts dont bénéficie la noblesse conduit la bourgeoisie industrieuse à investir ses gains dans les fameux offices et charges qui permettent en quelques générations de s'anoblir. Ce qui ne veut pas dire vivre de ses rentes. On trouve dans le secteur maritime, via des prête-noms, de considérables investissements d'origine aristocratique aussi bien pour le commerce au loin que pour la course, à l'image d'un Mazarin, consacrant ses deniers, en pleine fronde, à la *Lune* et à l'*Anna*. La maximisation des profits ne pouvait, en effet, laisser indifférent, en mer comme

dans le secteur financier : le duc de Bourbon, fils du grand Condé est un des plus gros investisseurs du système Law, qui va permettre l'apurement des dettes privées et publiques héritées des guerres du roi-Soleil via l'émission de papier monnaie. Cette révolution du crédit est à la base de l'expansion du négoce maritime français au XVIIIe siècle. Et cette expérience n'a duré que trois ans (1717-1720) ! On se prend à rêver à ce qu'aurait pu donner le maintien du système : pour le coup, le sceptre des mers était loin d'être joué entre Londres et Paris.

Il y a quelques moments dans notre histoire où le destin a ainsi hésité. Le premier intervient à la mort de Louis XI lorsque la France, enfin maîtresse de son rivage, peut, à l'instar de l'Espagne et du Portugal se tourner vers les océans avec de solides atouts, ses marins normands, bretons ou basques s'aventurant déjà aux confins de l'Atlantique. Mais Charles VIII, l'esprit embrumé par la mystique de la croisade, fait un choix du passé, celui des guerres d'Italie. Plus décisif encore, la guerre de Hollande : la France est alors l'arbitre du continent européen, dotée d'une Marine puissante, l'expansion outre-mer lui tend les bras. Louis XIV possède en la personne de Jean de Witt un allié en Hollande et n'a donc aucune raison de se lancer dans un conflit, si ce n'est la quête de gloire, tentation à laquelle il succombe. Cet affrontement constitue un véritable carrefour dans le destin des deux rivales de la Manche, alliées au début du conflit : l'Angleterre, ses buts atteints – l'abaissement de la puissance navale hollandaise –, se retire des hostilités quand

la France s'acharne jusqu'à dresser l'Europe entière contre elle. L'autre moment charnière du destin maritime français, 1870, ne s'inscrit pas dans le même cadre : il ne s'agit plus de disputer la première place à l'empire britannique – même si Napoléon III en rêvait – mais d'être un brillant second. Reste que la poursuite des ambitions maritimes du Second Empire aurait évité de se retrouver déclassé derrière les États-Unis, le Japon ou encore l'Allemagne. On choisit à l'inverse le repli sur soi, les colonies devenant l'unique horizon du secteur maritime. Le réveil, avec les indépendances, est particulièrement difficile même si le volontarisme gaullien permet encore un temps au secteur de surnager. Les deux chocs pétroliers puis la globalisation sont ensuite extrêmement douloureux mais la France est aujourd'hui dotée d'un secteur revitalisé, porté par des ambitions en phase avec la place de plus en plus grande que prennent les océans : elle se retrouve à un nouveau carrefour de son destin maritime.



La course à la mer (1180-1490)



◗ Bataille de l'Ecluse. Edouard III anéantit la flotte de Philippe VI en 1340. Extrait des *Chroniques de Jean Froissart*, xve siècle. BNF.

La course à la mer est la grande affaire française jusqu'à la fin du xve siècle. À vrai dire, nos souverains sont plus portés par le désir de s'affranchir des grands féodaux qui enserrent un domaine royal réduit à l'Ile-de-France que par un réel tropisme maritime. Quelques exceptions cependant, au premier rang desquelles le nouveau maître de la Normandie et du Poitou : Philippe Auguste. Loin de voir ces rivages comme une frontière, il les considère très tôt comme un passage et un moyen pour réaliser ses ambitions. Les déconvenues seront brutales : appuyé sur une Marine trop jeune, il doit renoncer à conquérir l'Angleterre. Philippe le Bel sera plus heureux mais il s'en est donné les moyens en créant le Clos des Galées, premier arsenal de nos rois. Dotée des dernières avancées génoises, cette infrastructure explique pour beaucoup les victoires des navires de ce « roi de fer », qui aurait pu tout aussi bien se faire surnommer « roi des mers », du moins de la Manche et de celle du Nord. Cette maîtrise des mers est loin d'être dénuée d'importance, comme le découvriront à leurs détriments ses successeurs : Philippe VI la perd à la bataille de l'Écluse et assiste, impuissant, aux débarquements de son rival Edouard III. La première phase de la guerre de Cent Ans s'est jouée là, tout comme son premier tournant prend naissance à La Rochelle avec la victoire de la flotte de Charles V sur celle du Plantagenêt.

Coupées de leurs liaisons avec l'Angleterre, les garnisons continentales succombent les unes après les autres sous les coups de Du Guesclin.

Vient Jacques Cœur, qui, au début du xv[e] siècle, est le premier homme d'État de notre pays à penser l'économie sur un mode maritime. Sauf qu'il se trompe de façade : hypnotisé par les mirages du Levant et de ses épices, il délaisse l'Atlantique, alors que la plupart des cités du littoral y étaient prometteuses. Hormis La Rochelle ou Bordeaux, qui n'ont jamais eu de difficultés à trouver de nouveaux acquéreurs pour leurs vins et leur sel, les autres ports ont su reconfigurer leurs lignes commerciales.

À la fin du xv[e] siècle, Rouen, l'antique cité des ducs de Normandie se lance aussi sur les traces des Portugais, jusqu'aux Canaries. Ce dynamisme nouveau est issu de la fin de la guerre de Cent Ans mais aussi de l'impulsion donnée par Louis XI qui, non content de parachever la course à la mer en mettant la main sur la Provence, dote son royaume de produits d'exportation et de capitaux. Car reprenant le fil de la politique de Jacques Cœur, il lance des avancées décisives en matière de fabriques d'armement, de draps ou de soie fournissant ainsi les produits transformés qui manquaient jusqu'alors à l'export. Plus encore, en luttant contre les foires de Genève, il parvient à agréger les financiers italiens autour de celles de Lyon. Tant et si bien que les capitaux transalpins finissent par s'investir dans le commerce au long cours de Rouen, offrant ainsi la possibilité d'un outre-mer.



L'emprise Plantagenêt

Les premiers Capétiens jouissent d'un domaine royal réduit à l'Ile-de-France, ancrés dans les terres. La mer est dans la main de leurs grands féodaux. Devenus maîtres des côtes, ils s'y intéressent en dilettante, à l'exception notable de Philippe le Bel. La guerre de Cent Ans leur rappelle la nécessité de maîtriser cet espace.

Si Hugues Capet monte sur le trône en 987, il faut attendre plus d'un siècle pour que le domaine royal atteigne la mer, autant dire une éternité. Les premiers Capétiens mènent des combats obscurs, limités le plus souvent à l'Ile-de-France, loin, très loin de visées océaniques. Le premier à atteindre la côte est Louis VII par la grâce de son mariage avec Aliénor, héritière de l'Aquitaine qui s'étend alors au Poitou et au Limousin. C'est aussi notre premier souverain naviguant : prenant la mer pour la deuxième croisade destinée à reprendre Edesse, il y trouve la fin de son union maritale et du même coup la perte de tout accès à la mer. Pire encore, en épousant Henri II Plantagenêt, son ex-femme donne naissance à une entité politique occupant une large surface du royaume. Les Capétiens semblent condamnées à la médiocrité, n'était un souverain d'exception : Philippe Auguste.



Mariage de Louis VII avec Aliénor en 1137, et départ pour la deuxième croisade (1147). Miniature du XIVe siècle.

Philippe Auguste et Louis VIII : la France devient maritime (1180-1226)

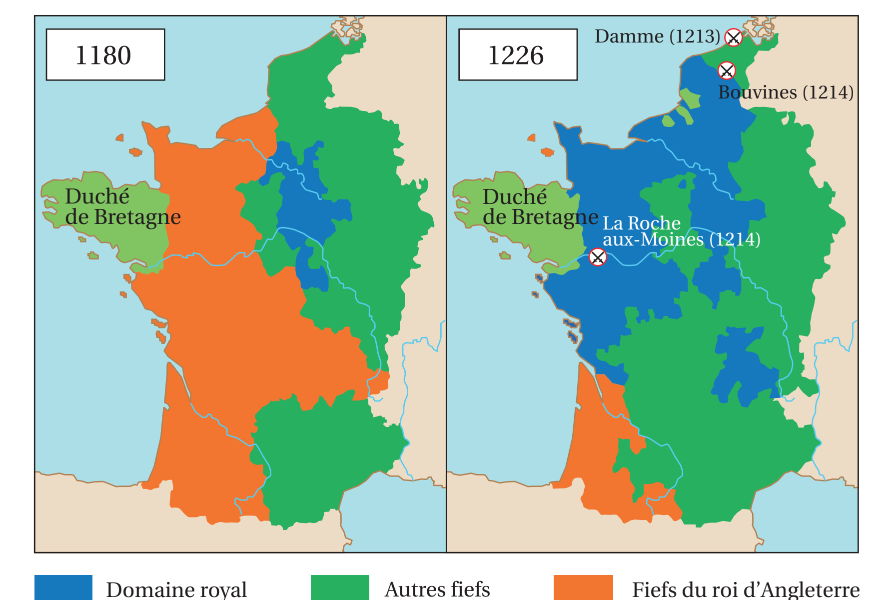
La grande affaire de Philippe Auguste, son obsession, est d'affiblir les Plantagenêts, maison angevine qui, non contente de régner sur l'Angleterre, tient en fief le tiers du royaume (Normandie, Anjou, Maine, Poitou, Aquitaine), si bien que la quasi-totalité des façades maritimes est en sa possession. Notre souverain ne dédaigne pas les accroissements périphériques, à l'image du Boulonnais et de l'Artois sur lesquels il met la main en 1192, mais il en revient toujours à son objectif principal : rogner les griffes de l'Angleterre. Pour ce faire, tous les moyens sont bons. Passé maître dans l'art du diviser pour mieux régner, il brouille à plaisir les frères (Richard, tout à sa quête de gloire en Terre Sainte, et Jean sans Terre, son régent) comme il avait su semer la discorde entre leur père, Henri II, et ses enfants. Et lorsque Richard menace de revenir, il profite de sa capture par le duc d'Autriche, pour rétribuer généreusement son geôlier afin qu'il conserve son illustre prisonnier entre quatre murs. Mais le vent tourne : l'or, les ruses ou la stratégie semblent inopérants face à un Richard enfin libéré et désireux de se venger. C'est alors le destin qui vient au secours des Lys : un archer d'une petite place obscure met fin à la vie de Richard, plus paladin que souverain. Ne reste plus que Jean. Mais l'adversaire n'est pas de taille : la Normandie tombe aux mains de Philippe Auguste en 1204, puis le Maine, l'Anjou, le Poitou, la Touraine, l'Aunis et enfin la Saintonge. La France devient maritime.

Ces avancées sont consacrées par le « dimanche de Bouvines » (27 juillet 1214). Couronnement de l'œuvre de Philippe Auguste, cette journée opère la transmutation définitive d'un domaine réduit à l'Ile-de-France en un véritable royaume. Cette victoire, et celle de la Roche-aux-Moines, le 2 juillet 1214, du prince héritier Louis, futur Louis VIII, sur le roi d'Angleterre Jean sans Terre, marque le triomphe des Capétiens sur terre, à défaut des mers. Ce n'est pourtant pas faute d'investissements.

Philippe Auguste cherche tout au long de son règne les moyens d'y figurer en bonne place. Dès 1193, il épouse ainsi Ingeburge, sœur de Knut VI de Danemark, dans le but



Philippe Auguste et sa flotte. Extrait des *Chroniques de France ou de St-Denis*, XIVe siècle.

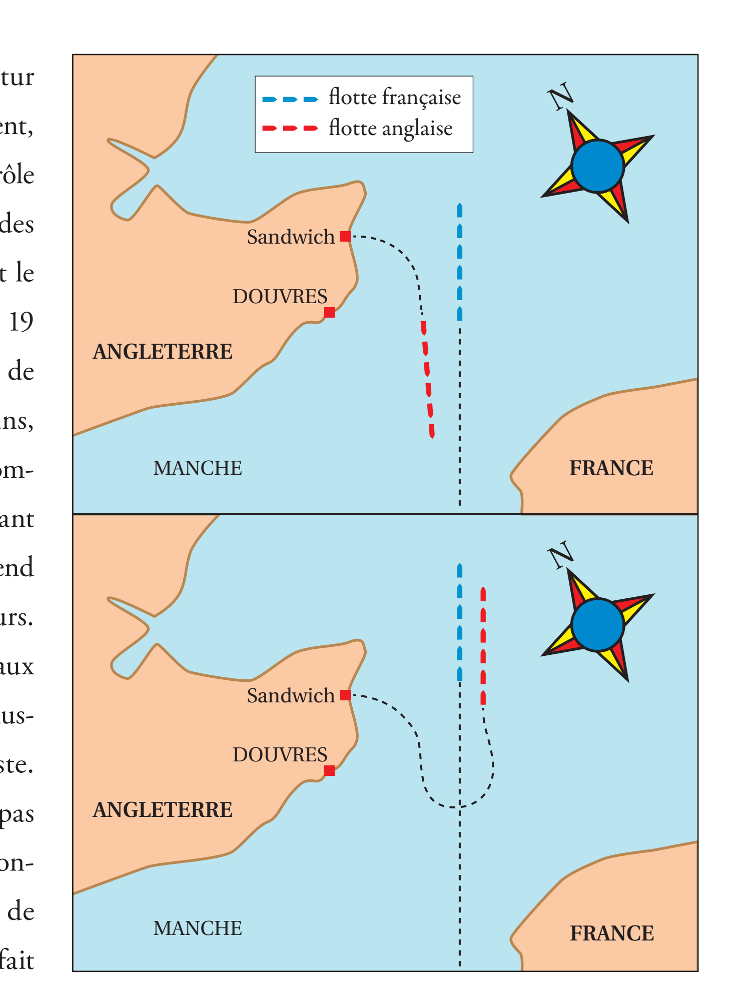


Les conquêtes de Phillipe Auguste (1180-1226).

de se doter d'une flotte. Vingt ans plus tard, en 1213, il décide l'invasion de l'Angleterre pour châtier, au nom du Pape, un Jean sans Terre alors excommunié. Se soumettant finalement aux souhaits de l'Eglise, le roi d'Angleterre se voit épargné par Philippe Auguste, qui se retourne alors contre le comte de Flandres, allié des Anglais. Mais ralliant le port de Damme, ses navires ne peuvent s'y abriter entièrement et l'armada est surprise par la flotte de secours envoyée par Jean sans Terre le 30 mai 1213. Devant l'ampleur des pertes, Philippe Auguste ordonne d'incendier les navires rescapés le lendemain : « les Français connaissent mal les voies de la mer », dira-t-il alors.

C'est encore ce qui fera défaut quand les barons de Jean sans Terre, en froid avec leur souverain, offrent sa couronne au prince Louis. Philippe Auguste, derrière une opposition officielle, soutient ardemment une opération qui permettrait de mettre fin

définitivement aux querelles franco-anglaises. Le futur Louis VIII quitte Calais le 21 mai 1216, gagne le Kent, d'où il vole de victoire en victoire. Fin juillet, il contrôle tout l'est de l'Angleterre, prend Londres et noue des alliances prometteuses avec les princes irlandais et le roi d'Ecosse. En vain, car Jean sans Terre meurt le 19 octobre, provoquant un changement d'allégeance de ses barons. Ils préfèrent dès lors l'héritier de neuf ans, Henri III, plus malléable que le Capétien. Le vent commence alors à tourner pour le prince Louis. Subissant une lourde défaite à Lincoln (20 mai 1217), il attend de la mer le salut avec l'arrivée d'une flotte de secours. Malheureusement, celle-ci est envoyée par le fond aux Cinq-îles le 24 août 1217, aux termes d'un combat illustrant tragiquement la phrase de Philippe Auguste. Faisant route vers le Nord, l'armada française n'a pas compris le jeu de son homologue anglaise qui, donnant toutes les apparences de la fuite, s'extirpe de Sandwich en direction du Sud. Il ne s'agissait en fait



Bataille des Cinq-îles en 1217.

que de remonter le vent… pour mieux virer de bord afin d'aborder ou d'éperonner la quasi-totalité du convoi. Reste que le roué Capétien réussit à tirer le meilleur parti de cet échec : le traité de Lambeth signe certes l'abandon des prétentions de Louis mais contre une forte somme d'argent.

Comme l'espérait secrètement Philippe Auguste, le trésor anglais est dans l'incapacité de verser le moindre écu à son successeur. Louis VIII, irrité, profite de la jeunesse et de la minorité d'Henri III pour mettre la main dès 1224 sur le Périgord, l'Angoumois et la plus grande partie du Bordelais (seuls Bordeaux et la Gascogne demeurent anglaises). Il trouve le temps de préparer l'annexion du Languedoc avant de s'éteindre en 1226, après seulement trois ans de règne.

La suite n'est pas aussi heureuse, les successeurs s'adonnant aux chimères. Saint-Louis, tout à sa quête de paix universelle, et malgré sa victoire de Taillebourg, rétrocède à Henri III, en 1259, le Périgord, le Limousin, le Quercy, une partie de l'Agenais et de la Saintonge, dans l'espoir de solder le contentieux avec les Plantagenêts, mais il ne fait que le relancer. Son sens de la famille le pousse, en outre, à avaliser la désastreuse politique des apanages de sa mère : l'Anjou et la Provence, à peine revenues dans le giron royal, donnent naissance, avec son frère Charles d'Anjou, à une dynastie nouvelle qui ne suit que ses propres intérêts. Guidé enfin par l'esprit de la croisade, il fonde Aigues-Mortes mais le site, mal choisi, s'ensable et loin de devenir l'arsenal au service d'une Marine royale,

sert de port d'accueil aux navires loués aux Génois ou aux Marseillais. Son successeur, Philippe III, se laisse entraîner dans les querelles de son oncle Charles d'Anjou avec l'Aragon pour la maîtrise du royaume de Naples. Soutenu par le pape Martin V, qui lui donne la couronne d'Aragon, il se lance dans une opération de conquête au-delà des Pyrénées qui, bien qu'auréolée du titre de croisade, se termine en désastre. Afin d'assurer ses arrières, il avait auparavant cédé à Edouard Ier, en 1279, le reste de l'Agenais et le Ponthieu, offrant ainsi au roi d'Angleterre, avec les embouchures de la Somme, de l'Authie et de la Conche, une base de débarquement idéale. Seule note positive : les fiançailles de son fils avec l'héritière de la Navarre, de la Champagne et de la Brie réunissent ces fiefs au domaine royal. Ce fils, futur Philippe le Bel, saura se montrer digne de l'héritage de son auguste aïeul en devenant le premier souverain maritime.



Saint-Louis, embarquant pour la septième croisade, à Aigues-Mortes.

Philippe le Bel : roi de fer ou roi des mers ? (1285-1314)

De Philippe IV, dit le Bel, nous avons l'image forgée par la saga des Rois maudits. Le « roi de fer » fait ainsi oublier le roi des mers qu'il s'est efforcé de devenir, apte à penser d'un même élan le terrestre et le maritime, à concevoir le premier arsenal de notre pays, auréolé enfin de notre première victoire significative sur mer. L'origine de son intérêt précoce pour la chose navale est sans doute à chercher dans la croisade menée contre l'Aragon, expédition au cours de laquelle il a suppléé son père mourant.

À une époque où les liaisons terrestres étaient médiocres, Philippe III s'était inscrit classiquement dans la stratégie de son temps pour conquérir l'Aragon : l'armée était ravitaillée par une flotte qui la suivait le long du rivage. Assiégeant Gérone, verrou de Barcelone, le roi de France se reposait sur le port de Rosas à partir duquel ses vaisseaux effectuaient des rotations périodiques à Narbonne et Aigues-Mortes pour s'approvisionner. Or, jouant le tout pour le tout, Pierre III d'Aragon décide soudainement de rapatrier de Sicile l'ensemble de ses moyens navals : son amiral, Roger de Lauria, jouant d'audace, attaque de nuit et détruit l'essentiel de la flotte française aux îles Formigues le 4 septembre 1285. Vite gagné par la faim et les maladies, l'ost est contraint de lever le siège et d'entamer une retraite qui prend rapidement des allures de déroute. Les restes de la flotte sont envoyés par le fond en quittant Rosas, et Philippe III est battu au col de Panissars.

Malade, le souverain laisse le commandement à son successeur et s'éteint à Perpignan le 5 octobre 1285. Victoire de la mer sur la terre, cette croisade laisse une empreinte si profonde sur le jeune Philippe le Bel qu'il appréhendera tous les conflits de son règne sur un mode terrestre et maritime. Concevoir une stratégie navale est une chose, s'en donner les moyens une autre. En lançant dès 1292 l'aménagement du Clos des Galées, il bâtit les fondations de sa politique. Situé sur la rive gauche de la Seine, en aval d'un pont reliant l'île Lacroix à Rouen, ce tout premier arsenal du royaume, fortement inspiré de celui de Séville, voit le jour grâce à l'assistance technique des Génois qui envoient charpentiers, maîtres de hache et autres calfats. Doté d'un bassin et de cales sèches, il est idéalement situé, à proximité des forêts de Roumare et de Rouvray pour le bois, à faible distance du pays d'Ouche pour le fer, mais surtout implanté dans une région où la filature du chanvre est très présente, moyen de se procurer aisément les cordages. Clos de murs, l'ensemble abrite des entrepôts destinés à conserver les vivres indispensables à toute expédition maritime, des biscuits aux harengs en passant par le lard ou le vin. À la tête d'une puissante escadre nantie d'un amiral expérimenté, Rainier Grimaldi, amiral de Castille embauché à prix d'or, le roi peut reprendre le fil de la politique capétienne et s'attaquer aux possessions des Plantagenêts.

Les relations de plus en plus tendues entre marins français et anglais vont lui fournir le prétexte idoine. En 1292, à Bordeaux, une simple rixe entre gens de mer normands et



La croisade d'Aragon opposant le roi de France Philippe III au roi d'Aragon Pierre III (fin XIIIe siècle).

bayonnais dégénère ainsi en un véritable affrontement naval qui se solde à l'avantage des seconds. Philippe le Bel somme Edouard I[er] de venir s'expliquer sur ces agissements et profite de son refus pour confisquer la Guyenne. Le souverain anglais ne reste pas inactif, mobilise ses alliés, au premier rang desquels Gui de Dampierre, comte de Flandre, qui rompt l'allégeance dû au roi de France. C'est seul qu'il affrontera l'ost, puisque les Anglais sont alors occupés par les guerres écossaises. Philippe le Bel prend rapidement possession de l'ensemble de la Flandre et imagine un blocus naval destiné à faire plier son féal d'outre-Manche.

Mais il en cerne rapidement les limites, car si une telle politique affaiblit l'adversaire, elle mécontente aussi ses clients. En l'occurrence, l'industrie drapière du plat pays, étroitement dépendante des livraisons de laines anglaises, se retrouve sans activité et dans l'obligation de mettre à la porte ses ouvriers. Le feu couve et devient révolte : les matines de Bruges du 18 mai 1302, sorte de vêpres siciliennes à la mode flamande, se soldent par le massacre d'environ 1 000 partisans du roi de France. Le soulèvement appelle la répression mais les chevaliers français, menés par Robert d'Artois, sont écrasés le 11 juillet 1302 près de Courtrai.

Méthodique, Philippe le Bel construit sa revanche, qui sera terrestre… et maritime. Les milices communales flamandes sont écrasées à Mons-en-Pévèle le 18 août 1304, quelques jours après la première victoire navale française à Zierikzee. Ce port zélandais, assiégé

Rainier Grimaldi, amiral de Castille, embauché par Philippe le Bel.

par les forces de Gui de Namur, deuxième fils du comte de Flandre, voit la flotte française venir à son secours dans la journée du 10 août. Le lendemain, Rainier Grimaldi envoie par le fond la flotte flamande grâce à ses galères qui font merveille dans les méandres des bouches de l'Escaut.

Au soir de cette journée, on peut considérer Philippe le Bel comme le roi de la Manche et de la mer du Nord. Des faiblesses demeurent, les galères étant peu appropriées à ces espaces maritimes agités, mais on ne peut qu'être impressionné par l'œuvre accomplie. Une Marine est née, des infrastructures sont sorties de terre et la France a supplanté ses deux principales rivales, l'Angleterre et la Flandre. La paix avec Edouard I[er] est scellée par le mariage de son fils avec Isabelle de France, fille du roi de fer en 1308. Qui aurait pu alors imaginer que les trois fils de Philippe le Bel s'éteindraient sans descendance ouvrant ainsi la voie à une querelle sans fin entre les prétendants au trône, prélude de la guerre de Cent Ans ?

La guerre de Cent Ans

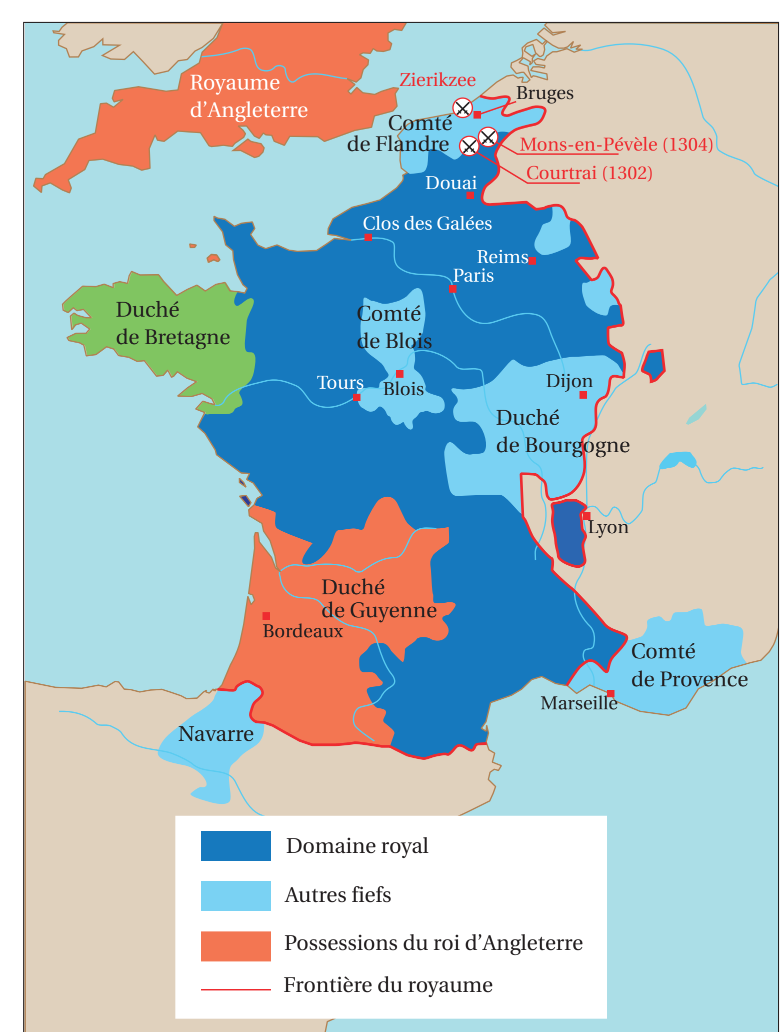
L'impact de la puissance navale est démontré de façon presque clinique par la guerre de Cent Ans : que la France domine la Manche et la mer du Nord et elle est protégée de sa voisine (Philippe le Bel, Charles V), qu'elle la perde et elle est sujette aux invasions (Philippe VI, Jean II, Charles VI). Le conflit doit beaucoup à la Guyenne, territoire qui empoisonne les relations entre les deux royaumes depuis Philippe Auguste. Plusieurs fois



confisqué (sous Louis VIII, Philippe le Bel ou encore Charles IV) et autant de fois restitué, le fief aquitain cristallise les tensions entre les deux dynasties.

À ce terreau déjà épineux s'ajoute un élément nouveau : la prétention à la couronne de France d'Edouard III. Petit-fils de Philippe le Bel, ce Plantagenêt est officiellement écarté de la succession au moyen d'arguties juridiques tendant à exclure les femmes et leurs descendants du trône. La raison officieuse en est que personne ne souhaite un souverain étranger. Philippe de Valois, pourtant simple neveu du roi de fer, s'impose naturellement comme son successeur.

Confronté à la nécessité d'affermir son pouvoir, le roi d'Angleterre dévoile son dessein en 1337 dans un message adressé à

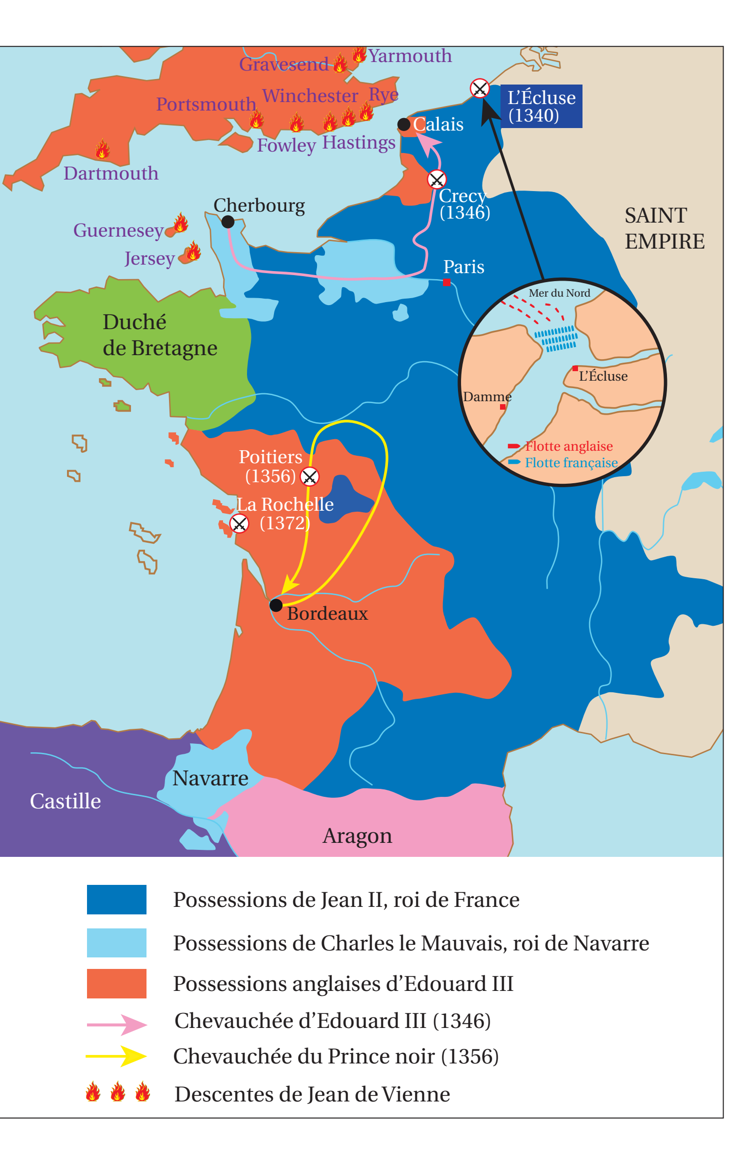


La France à la mort de Philippe le Bel, en 1314.

« Philippe de Valois qui se dit roi de France ». Proclamer son droit est une chose, reste à le faire reconnaître des vassaux, pivot du système féodal. L'un d'entre eux, le comte de Flandre, semble facile à convaincre tant son fief est étroitement dépendant des laines anglaises. Proscrivant toute exportation, Edouard III ruine les industries drapières du plat pays, provoquant ainsi un chômage propice à la révolte. En 1339, le comte est chassé, la Flandre se rallie au Plantagenêt qui prend officiellement le titre de roi de France et d'Angleterre.

Philippe VI doit réagir. Il confisque la Guyenne et dépêche sa flotte à l'Ecluse, avant-port de Bruges, dans l'idée d'empêcher un débarquement anglais. Mais, plutôt que de chercher l'affrontement en haute mer, l'amiral français, Hue Quieret, donne l'ordre de s'embouquer à l'Ecluse pour combattre à l'ancre. Reliant ses navires par des chaînes pour former trois barrages parallèles, il attend, confiant, un Plantagenêt qui peut pourtant, jouer sur les vents et les marées. Privées de mobilité, les trois lignes françaises sont emportées successivement le 24 juin 1340 : 160 navires sur 200 sont envoyés par le fond, la maîtrise des mers est perdue, le sort du Valois est scellé.

Pouvant débarquer sur les côtes françaises à loisir, Edouard III va désormais conduire de « grandes chevauchées », déferlement d'une armée réduite, très mobile, à fins de pillage. Cette stratégie permet au roi d'Angleterre d'autofinancer ses expéditions, ce qui, en des temps où les caisses sont vides, est loin d'être anecdotique. Mais cette offensive constitue



surtout un moyen de pression pour amener Philippe VI à la table des négociations. Ce dernier réagit en réunissant immédiatement l'ost, qui est écrasé à Crécy le 26 août 1346. Le Plantagenêt en profite pour mettre la main sur Calais, tête de pont idéale pour de futurs raids. Si la Grande Peste en 1348 gèle un temps les hostilités, elle ne modifie pas le rapport de force. Dès 1355, le Prince noir, héritier d'Edouard III, mène une nouvelle chevauchée à partir de Bordeaux. Le roi de France d'alors, Jean II, tente de l'arrêter à Poitiers où, non content d'être battu, il est fait prisonnier le 19 septembre 1356. Le traité de Brétigny vient clore trois ans plus tard cette première phase de la guerre de Cent Ans : Edouard III met la main sur l'Aquitaine et consolide ses positions dans le Nord.

Le salut pour le royaume des Lys viendra de la mer et d'un souverain qui saura en reconquérir la maîtrise, Charles V. Tissant un réseau d'alliances à l'échelle européenne – la Castille et le Saint-Empire entrent dans son jeu –, le roi de France ouvre à nouveau les hostilités en 1368. Conscient de l'infériorité tactique de ses troupes, il refuse l'affrontement direct avec les Anglais et concentre ses efforts sur le grignotage méthodique des possessions d'Edouard III. Les humiliantes défaites du passé sont ainsi évitées mais seule la maîtrise des mers, acquise avec la victoire de la flotte de son allié castillan Henri II de Trastamare à La Rochelle, fait réellement basculer le rapport de force. Le 22 juin 1372, l'escadre d'Ambrosio Bocanegra et du Génois Rainier Grimaldi écrase sous le feu de ses bombardes l'armada du comte de Pembroke.

Dès lors, privées de soutien, de ravitaillement, les places fortes anglaises tombent les unes après les autres tandis que Charles V pousse son avantage en prenant l'offensive en mer. Réactivant le Clos des Galées, il décide, en plus d'une infrastructure matérielle, de doter sa Marine d'une structure administrative afin de la pérenniser. La charge d'amiral de France, recouvrant les fonctions de commandant de la flotte et de maître d'œuvre des constructions navales, voit le jour via l'ordonnance du 7 décembre 1373.

Son premier titulaire, Jean de Vienne, s'investit pleinement dans sa tâche en parvenant à réunir 120 navires dès 1377 pour harceler les côtes anglaises. Des descentes sont menées sur Rye, Lowes, Portsmouth, Dartmouth, Yarmouth et Hastings puis, Fowley, avant de s'attaquer, en 1380, à Jersey, Guernesey, Winchelsea, Gravesend et les entrepôts de la Tamise. À cette date, Charles V s'éteint mais la quasi-totalité du territoire est retombée dans ses mains à l'exception de quelques enclaves, dont Calais. Lorsque Charles VI sombre

La première phase de la guerre de Cent Ans.

dans la folie, que la guerre civile entre Armagnacs et Bourguignons met à bas la politique maritime engagée sous Charles V, le nouveau roi d'Angleterre, Henri V, peut reprendre le fil des grandes chevauchées et, après Azincourt (1415), se lancer dans une conquête méthodique du territoire, le traité de Troyes de 1420 le consacrant héritier de Charles VI. Mort en pleine force de l'âge, il laisse derrière lui un enfant qui ne peut s'opposer à la reconquête menée par Jeanne d'Arc et Charles VII. La bataille de Castillon, en 1453, permet de clore la guerre de Cent Ans et la querelle avec le féal anglais en l'expulsant de toutes ses possessions continentales, hormis Calais. Reste à rebâtir un modèle économique : les provinces littorales, liées commercialement à l'Angleterre, doivent se réinventer. Elles sauront le faire de telle manière que le règne de Louis XI pourra apparaître comme un carrefour dans le destin maritime de notre pays.

LOUIS XI, UN CARREFOUR MARITIME

Héritiers de provinces maritimes intégrées dans le système économique des Plantagenêts, les souverains français doivent leur trouver une nouvelle place dans les échanges. Si La Rochelle ou Bordeaux sauront inventer de nouveaux débouchés pour leur sel et leur vin, Rouen devra reconfigurer l'ensemble de ses lignes maritimes pour se lancer dans l'aventure atlantique. C'est Jacques Cœur qui engage la France sur un triptyque voué à perdurer : le commerce avec le Levant, le rôle central de Lyon, la production nationale plutôt que l'importation. Cette ébauche est rationalisée et démultipliée par Louis XI qui, non content de parachever la course à la mer, laisse à son héritier la possibilité d'un outre-mer.

Avec l'expulsion des Plantagenêts du continent, les Capétiens se trouvent à la tête de provinces maritimes dotées d'une histoire, d'une culture et d'un dynamisme propres. Majoritairement axées sur le commerce de proximité – pêche, blé –, ces contrées savent aussi se positionner sur le commerce au loin du fait de leurs atouts naturels – le sel et le vin – mais aussi d'un génie du négoce dont Rouen est le plus bel exemple. Héritiers de ces acquis, les souverains ne font pas toujours les choix les plus judicieux – le Levant attirera, le Ponant sera délaissé – mais Louis XI, en léguant une myriade d'industries et une place financière de premier plan – Lyon –, offre à son successeur les moyens d'un commerce au long cours.

Au commencement était l'or blanc… et le vin

Le manque de ressources naturelles est un des lamentos récurrents d'une historiographie nationale qui oublie bien souvent que la France a vécu sur une richesse naturelle fabuleuse : le sel, seul moyen de conservation des viandes ou des poissons. Dès le XIe siècle, les salines d'Aunis, de Saintonge, celles du golfe de Gascogne autour de Bayonne, mais aussi du Marais breton et du golfe du Morbihan dominent les marchés du nord de l'Europe et ce jusqu'au XVIIIe siècle. L'Angleterre, patrie du suzerain Plantagenêt, offre un marché naturel, du fait de liens politiques, mais surtout de débouchés économiques. Ce trafic en engendre d'autres, aussi bien à l'export – on agrémente les cargaisons de vins de

Gascogne, d'Aunis, du Poitou – qu'à l'import puisqu'il faut bien un fret de retour pour rentabiliser l'opération : blé, laine ou drap de laine venant d'Angleterre, mais aussi bois, cire, fourrures ou faucons venant d'Europe du Nord.

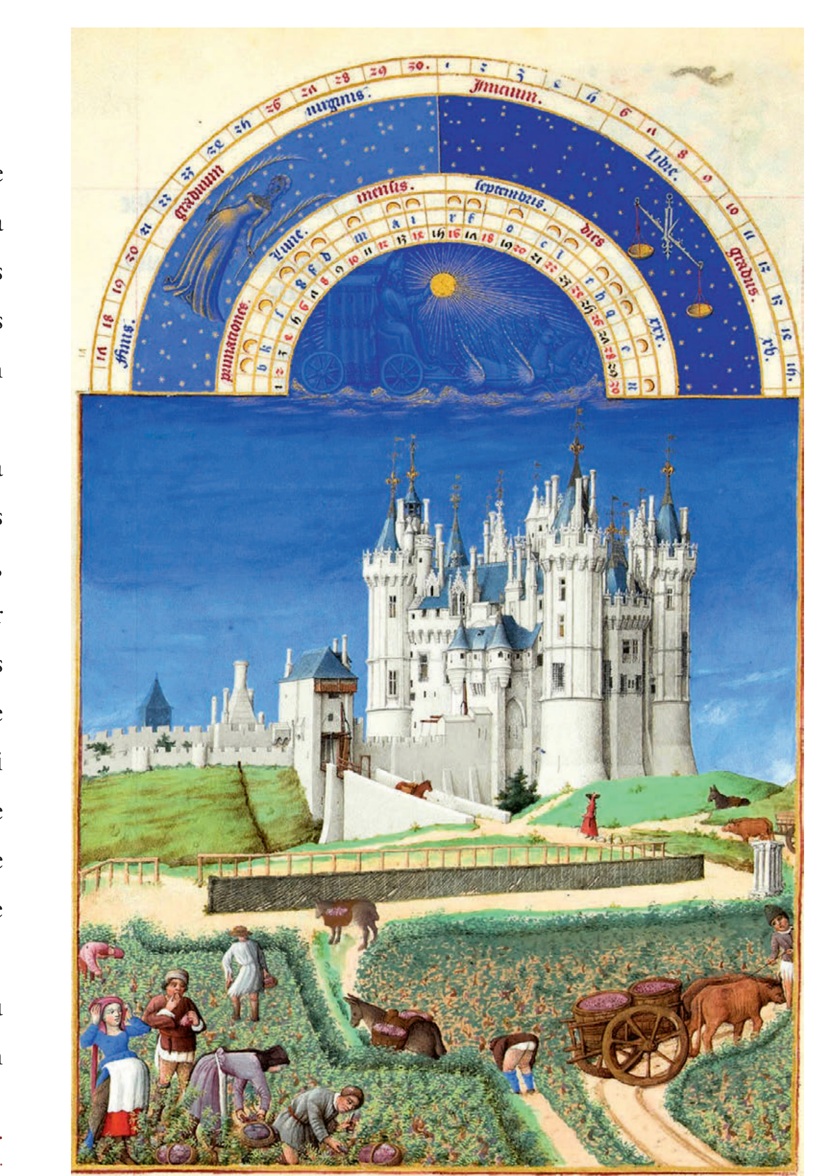


Le réseau commercial des Plantagenêts vers 1200.

C'est cette dernière qui va permettre de passer sans trop d'encombres le cap de la rupture des liens avec l'Angleterre. La mutation économique de la zone allant de la Flandre à la Hanse, conduit, sous l'effet d'une forte croissance démographique, d'une expansion des centres urbains et d'une spécialisation du marché du travail, à des importations croissantes de sel. Le sel dit « de Brouage » est embarqué dans le port saintongeais en février et en octobre par des centaines de navires hollandais, zélandais puis bretons.

Cette reconfiguration des échanges salins profite aux vins et spiritueux de l'ouest de la France qui, depuis le XIIe siècle, ont détrôné les boissons nordiques dans les foyers anglais et flamands. La Flandre se prend de passion pour les vins blancs d'Aunis : au XIIIe siècle, ces crus veloutés attirent près de 1 000 navires par an à La Rochelle. Loin de se limiter à la consommation, les natifs de ces terres sans vignobles investissent, apportant les techniques et approches économiques qui ont fait leur succès. Une production de masse destinée à satisfaire une clientèle de plus en plus étendue – bretonne, normande aussi bien qu'espagnole – voit le jour tout comme des cépages plus exigeants, à même de conquérir de nouveaux publics. Cette culture extensive reconfigure totalement l'économie d'une région qui devient massivement exportatrice mais tout autant importatrice, de céréales du Poitou et de Bretagne au premier chef.

L'histoire de la Guyenne s'écrit différemment. Avec le rattachement de La Rochelle au domaine capétien, Bordeaux s'assure le monopole du trafic des vins gascons en



Scène de vendanges au pied du château de Saumur.
Les très Riches Heures du Duc Jean de Berry, vers 1400. Musée Condé, Chantilly.

direction de l'Angleterre et de l'Ecosse. Dans les premières années du XIVe siècle quelques 100 000 tonneaux (de 800 litres chacun) y sont exportés. Bayonne profite également de la période grâce au pastel. Convoyé du Lauragais via l'Adour, la précieuse teinture attire marchands anglais, flamands ou espagnols et s'échange contre draps, pelleteries ou poissons salés. La victoire de Charles VII bouleverse peu ces circuits bien rôdés. Bayonne perd certes sa mainmise sur le pastel mais sans doute plus du fait de conditions naturelles que politiques : le déplacement de l'embouchure de l'Adour vers le nord éloigne le port de l'océan de près de 20 kilomètres – il faudra attendre 1572 et Charles IX pour décider de reconnecter Bayonne à la mer via un chenal. Achevé en 1578, il place le port à moins de 5 kilomètres du littoral entraînant une reprise d'activité. Bordeaux se saisit d'ailleurs de cet aléa pour s'emparer du trafic en captant le pastel languedocien via la Garonne. Les navires bretons vont par la suite assurer une bonne partie du transport jusqu'à Londres au point de constituer rapidement près de 60 % de la fréquentation du port aquitain.

Autant de négoces qui ont su perdurer par-delà les vicissitudes politiques mais sans que leurs maîtres d'œuvre soient en mesure d'imaginer ou de défricher des voies nouvelles. Tout l'inverse en somme de l'inventive cité rouennaise, pourtant profondément affectée par la rupture des liens avec l'Angleterre.

Déjà l'Atlantique

Rouen est née des Vikings et a longtemps profité du réseau de ces écumeurs des mers pour ses affaires. Manche et mer du Nord font partie de son rayon d'action mais aussi la Baltique, la mer d'Irlande et bien évidemment l'océan Atlantique qui ouvre sur Gibraltar. La Méditerranée est tout autant une mer d'élection grâce à une Sicile devenue normande depuis sa conquête par Robert Guiscard : si une société de commerce s'implante à Jérusalem en 1194 et si une petite colonie de négociants rouennais s'étoffe peu à peu à Alexandrie, c'est au relais de Palerme qu'elles le doivent.

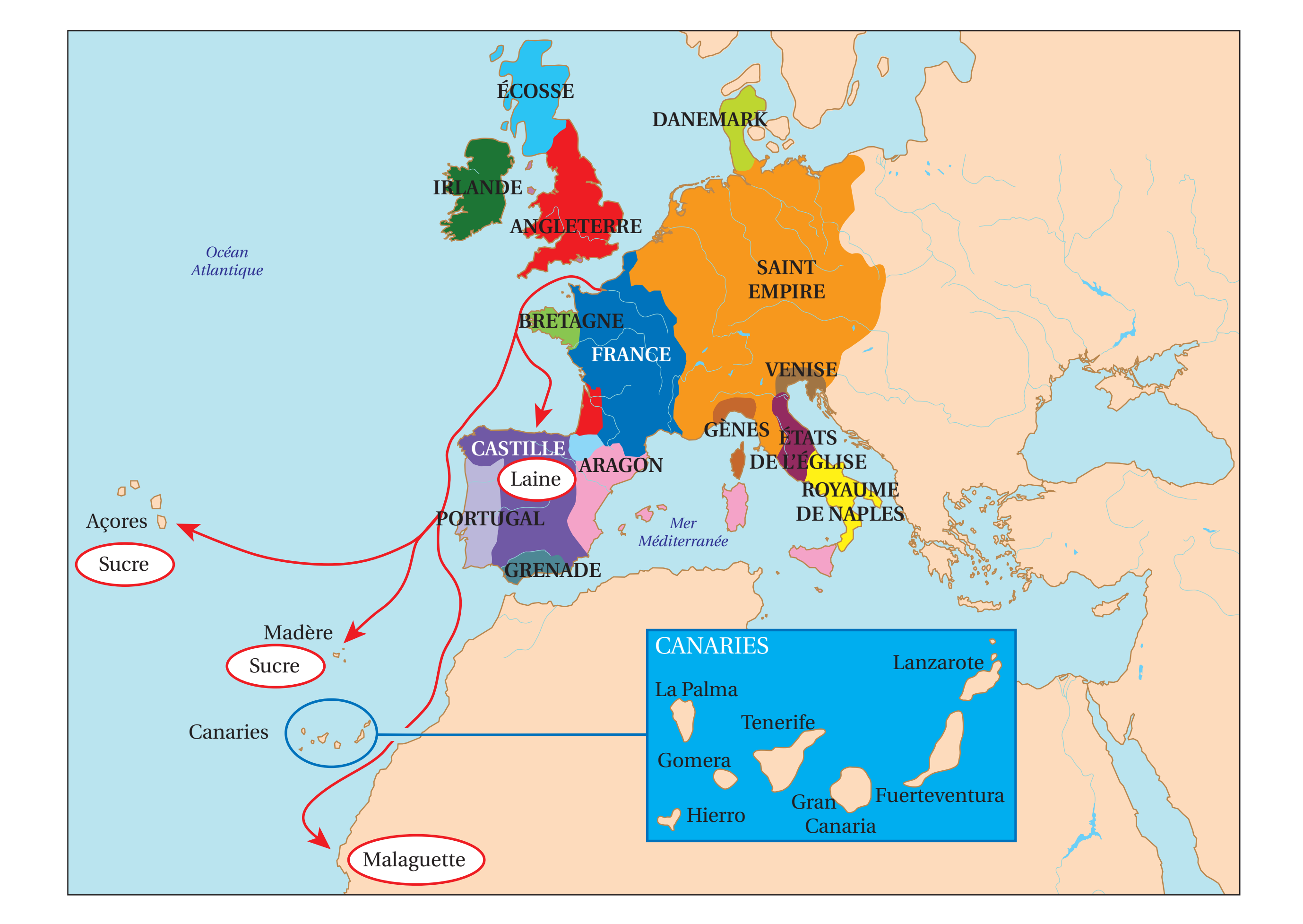
Ce vaste champ d'intervention montre que les descendants de Rollon, chef viking à l'origine du duché de Normandie, n'ont rien perdu de leur esprit aventureux. Déjà favorisée du temps d'Edouard le Confesseur qui accorde à ses natifs la libre disposition du port de Dunegate et l'autorisation de commercer dans tout son royaume, Rouen connaît une période encore plus faste lors du règne de ses ducs sur le trône anglais. La cité de Guillaume le Conquérant obtient en premier lieu le monopole du trafic avec l'Irlande : seuls ses négociants ont le droit d'armer pour l'île, et les frets de retour, sitôt dépassée la pointe de Guernesey, doivent obligatoirement débarquer dans la cité ducale. Plus important encore, elle s'érige en *emporium* du négoce franco-britannique mais sans exclusive. Aussi le blé est-il exporté en direction de Dunegate mais aussi de Guingamp, La Rochelle,

Bordeaux ou encore Bayonne. Idem pour le vin et les produits manufacturés avec cependant un essor marqué des flux de quincaillerie et plus encore de draperie en direction de l'Angleterre. Le dynamisme de ces deux industries explique pour une bonne part des importations constituées de plomb, d'étain, de charbon mais aussi de cuirs bruts et laines d'outre-Manche, l'Irlande fournissant les fourrures – peaux de martres essentiellement –, Bordeaux et Bayonne les teintures végétales. Ajoutons-y les cordouans de Malaga, ses cuirs, ainsi que ceux du Danemark, de Frise et, assez étrangement, les fromages d'Angleterre.



Le réseau commercial de Rouen vers 1100.

Au vu de la structure des échanges rouennais, on comprend mieux pourquoi le rattachement du duché de Normandie au royaume de France fut un véritable désastre économique, les ports des Plantagenêts se fermant aux navires de ses anciens féaux. Il faut donc constituer de nouveaux circuits d'échanges. Les prémices posées avec la Péninsule ibérique vont se révéler ici particulièrement précieuses tout comme le soutien des quelques souverains soucieux de leurs façades maritimes. Ainsi, une petite communauté portugaise voit le jour à Honfleur suite à une série de privilèges accordés aux sujets lisboètes par Philippe le Bel en 1309. Même cause, mêmes effets sous Charles V qui accorde des facilités similaires aux sujets de son allié Henri II de Trastamarre, donnant ainsi naissance à des noyaux castillans à Rouen et La Rochelle. Ces mesures et implantations sont à l'origine de liens économiques durables : Portugal, Castille et Aragon expédient les laines indispensables aux ateliers de draperie rouennais mais permettent en outre aux descendants des Vikings de découvrir de nouveaux horizons en s'insérant dans les circuits d'échanges qui sillonnent les côtes africaines. L'importation de sucre de Madère et des Açores éveille en effet l'intérêt de négociants soucieux d'aller chercher ces denrées à la source pour maximiser leurs profits. Dieppois et Rouennais vont ainsi rapidement armer pour « faire le voyage d'Afrique », où ils trouvent à échanger leurs articles de quincaillerie, de mercerie mais aussi leurs étoffes contre des chargements de malaguette (épice au goût poivré) et d'ivoire.

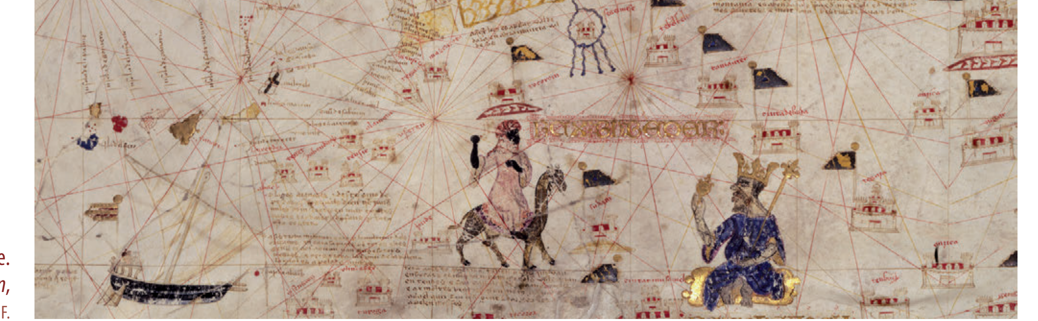


Le réseau commercial de Rouen en Atlantique au milieu du XVe siècle.

Ces expéditions pleines de promesses s'anémient avec la guerre de Cent Ans, conflit qui n'est pas sans incidence sur un autre projet normand : la tentative de colonisation des Canaries. Cette aventure réunit Jean de Béthencourt, riche seigneur du pays de Caux, et Gadifer de la Salle, officier royal d'origine poitevine. Ayant amassé une mise de fonds respectable par des moyens avouables – la vente de leurs biens –, comme moins avouables – la piraterie –, les deux hommes arment trois navires et embarquent 53 paysans du Pays de Caux. Quittant La Rochelle le 1er mai 1402, ils font escale à Cadix et touchent Lanzarote le 22 juillet. L'adaptation se révèle particulièrement difficile : la faim, les maladies font des ravages et contraignent Béthencourt à regagner la Normandie à l'automne 1402 pour tenter de recruter de nouveaux colons. L'argent manque et, devant l'absence de soutien de Charles VI, il se tourne vers le roi de Castille auquel des liens familiaux lui donnent accès. Henri III avance les fonds mais contre l'hommage des deux seigneurs français : les Canaries seront désormais un fief détenu par le roi de Castille. Nanti de cet appui, Béthencourt peut regagner sa colonie en 1405 avec, à son bord, un groupe de 160 hommes composé de nobles, de paysans aussi bien que d'artisans auquel s'ajoutent 23 femmes : l'implantation se veut durable. Les retrouvailles entre les deux seigneurs sont si fraîches qu'elles conduisent Gadifer de la Salle à regagner la France… pour le plus grand plaisir de son *alter ego* qui se proclame aussitôt roi des Canaries.

Gravure de l'expédition de Jean de Béthencourt et de Gadifer de la Salle en 1402. Extrait de *Le Canarien*.

Loin de se contenter des découvertes de son affidé poitevin qui s'était prudemment cantonné à l'exploration de l'île de Forte Aventure (Fuerteventura), le nouveau souverain installe ses Normands dans tout l'archipel, Hierro et La Palma compris. L'acclimatation, toujours aussi délicate, le conduit une fois encore à regagner le continent européen le 15 décembre 1405. Son soutien ibérique ne lui fait pas défaut : deux nouveaux vaisseaux sont armés mais périssent en mer. De guerre lasse, il finit par vendre son royaume à son suzerain. Décédé en 1422, on trouve trace de son aventure dans *Le Canarien, livre de la conquête et conversion des Canaries*, chronique de l'expédition rédigée par un clerc de son entourage. Cet échec laisse rêveur. Un soutien des souverains français à ce type d'expédition aurait offert un avantage de poids dans l'exploration atlantique et, qui sait, aurait pu constituer les prémices d'un destin portugais. La guerre de Cent Ans l'a interdit mais aussi un tropisme pour le Levant dont les mirages attirent beaucoup plus que les eaux tumultueuses et incertaines du Grand Ouest. Ainsi, lorsque Jacques Cœur développe au XVe siècle une flotte de commerce semi-étatique, c'est bien pour trafiquer dans la *Mare Nostrum*.



Canaries et Afrique occidentale. Extrait de l'*Atlas catalan*, réalisé vers 1375. BNF.

Les mirages du Levant

Le littoral méditerranéen de notre pays n'a pas attendu de tomber sous la coupe des Capétiens pour se tourner vers le Levant. Marseille, dans le giron du puissant comte de Toulouse, suit ainsi le sillage de son seigneur Raymond de Saint Gilles, un des chefs de la première croisade, pour établir ses natifs dans les ports de la Terre Sainte. En 1136, une charte du roi Foulques de Jérusalem accorde même aux Phocéens franchise de redevances dans tous ses États, privilège auquel s'ajoute le droit de posséder une rue et une église à Acre, Jérusalem et autres villes du royaume. Facilités renouvelées par Baudouin III en 1152 tandis que Conrad de Montferrat, chef de la troisième croisade, leur octroie, en 1187, une franchise commerciale à Tyr. Reste que Marseille ne parviendra jamais, à l'inverse de Venise ou Gênes, à s'imposer car sa sujétion à des grands féodaux, dont elle se doit d'épouser les causes, l'éloigne trop souvent de ses préoccupations mercantiles.

Loin de se limiter à Marseille, le trafic levantin mobilise l'ensemble des cités de la façade méditerranéenne. Montpellier entretient de longue date des relations avec les négociants musulmans auprès desquels elle se fournit en tissus de luxe, médecines et condiments. Elle obtient même, à compter de 1360, le privilège des « nefs absoutes », soit le *quitus* pontifical au commerce avec les « infidèles ». Ses natifs sont insérés dans tous les secteurs, à l'image de Jacques Jourdan qui assure en 1388 le tiers de la cargaison de la *Santa Maria* du Génois Paolo Centurione, ou de Jean de Senières nolisant en 1402, 1/8 de la *Santa Eulalia*, nef de Barcelone à destination d'Egypte ou affrétant pour l'Orient le *Saint Jacques*, galée marseillaise. Les gens de Narbonne ne sont pas en reste qui arment régulièrement pour Alexandrie et Beyrouth : chaque année les notaires phocéens prennent note du passage dans leur port d'un navire languedocien dénommé « la galée de Narbonne » qui, chargée de draps, toiles, monnaies ou lingots d'or, part en quête de poivre, de gingembre ou de soieries.



Vitrail du palais Jacques Cœur à Bourges, représentant une galée de sa flotte.

Dynamique, ce trafic reçoit cependant une impulsion décisive avec Jacques Cœur. Bien introduit à la cour de Charles VII – son père y fournit des pelleteries –, il cherche tout d'abord fortune dans le secteur monétaire en prenant à ferme l'atelier de Bourges en 1427. Responsable de la frappe et de la qualité des pièces mises en circulation, le titulaire du poste est bien souvent tenté de jouer sur le poids et la quantité de métal précieux dans l'alliage : battre de la fausse monnaie peut procurer de juteux bénéfices. Probable que le jeune Jacques Cœur n'y ait pas résisté, tant son séjour à Damas en 1432 revêt plus les couleurs de l'exil que celles de la villégiature. Habile, bien introduit, il saura rentrer dans les bonnes grâces du souverain qui lui confie l'atelier de Paris en 1437 puis la place d'argentier l'année suivante.

Ce poste obscur devient entre ses mains un instrument d'influence, de pouvoir hors normes. Chargé de veiller à l'approvisionnement du roi en drap, fourrure, joyaux ou épices,



il comprend très vite qu'en proposant aux femmes d'influence, Agnès Sorel au premier chef, de l'exceptionnel, il aura les puissants à sa main. Pour ce faire, il bâtit une infrastructure commerciale à base d'intégration verticale. La soie est un bon exemple de son système. Tissées à l'origine en Orient, à Damas et Bagdad, les soieries les plus riches et les plus délicates sont convoyées par les Vénitiens et les Génois avant que Lucques, dès le XIIIe siècle, ne soit en mesure de les contrefaire puis d'imposer ses propres productions. Secouée par les luttes de factions, la ville voit ses artisans s'exiler à Bologne, Venise, Gênes mais surtout Florence. Cette dernière, non contente d'accueillir les exilés lucquois, se voit confier par le Pape le commerce de l'alun, mordant idéal pour la teinture, qu'elle va chercher à Talfa près de Civitavecchia, seul lieu d'approvisionnement. Devenue l'un des principaux pôles de production, la cité des Médicis inonde de ses soieries le royaume de France via Marseille, Aigues-Mortes et bien entendu les foires de Genève. Pour mieux maîtriser l'amont, Jacques Cœur prend 33 % du capital d'une *bottega della seta* (société qui achète la matière première, assure la transformation et l'exportation) florentine dès 1444 avant d'investir dans une deuxième en 1450, afin de s'adapter plus rapidement aux goûts changeants de sa clientèle de cour. L'aval ne le laisse pas plus indifférent : il pousse ainsi Charles VII à autoriser la tenue de trois foires annuelles à Lyon. D'une durée de 20 jours, l'argentier les rêve en rivales de celles de Genève. Si le succès n'est pas immédiat, ces foires deviendront néanmoins un des cœurs économiques de l'Europe à la fin du XVe siècle.

Atelier de soierie florentin.
Miniature du XVe siècle.

Le natif de Bourges ne fait pas preuve du même esprit visionnaire en mer. Pris par les mirages du Levant, il passe à côté de l'Atlantique. Désireux de s'emparer des épices à la source, il affrète dans un premier temps des navires génois puis se décide à doter le royaume de ses propres galères, bâtiments affectés aux produits de luxe. La *Notre-Dame Saint Denis* est commandé à Gênes en 1443 tandis que la *Madeleine* est achetée quelques mois plus tard aux chevaliers de Rhodes. Suivront la *Notre Dame Saint Jacques* et la *Notre Dame Saint Michel* en 1447.

Si Montpellier est le grand centre de ce trafic, les navires lèvent l'ancre d'Aigues-Mortes pour gagner Marseille puis Rhodes avant de toucher Alexandrie où ils chargent les deux cargaisons annuelles d'épices. Le fret aller se compose de toiles de Bourgogne et de Champagne mais surtout de corail destiné aux ateliers de Damas et du Caire qui le travaillent avant réexportation sous forme de chapelets ou de menus objets vers le golfe Persique ou l'Inde. Enfin, le besoin d'argent des Levantins – si l'Occident souffre d'un déficit en or, l'Orient souffre, lui, d'un déficit en argent – permet de confortables bénéfices au responsable des ateliers du roi : Jacques Cœur peut à loisir jouer sur le poids et les alliages.

Outre ce négoce, l'argentier s'attache à faire naître de véritables industries dans le royaume. En premier lieu dans le domaine de la draperie où ses efforts à Bourges sont vite abandonnés devant les perspectives ouvertes par la libération d'une Normandie aux productions infiniment plus réputées. Sa patte se fait immédiatement sentir avec la mise en place d'un





Le réseau commercial mis en place par Jacques Cœur au XVe siècle.

réseau pour se fournir en laines d'Ecosse. Autre secteur dans lequel il se lance : celui des armes, devenu particulièrement lucratif avec la guerre de Cent Ans. Propriétaire des ateliers de l'armurier allemand Nicolas Hermann à Tours, il installe des homologues milanais, les frères Balsarin, à Bourges et se retrouve en mesure de fournir aussi bien épées que fers de lance, armures ou casques. Cette réussite prodigieuse fait bien évidemment des envieux et Jacques Cœur ne pourra échapper aux querelles de cour : de la coterie d'Agnès Sorel, sans appui après sa mort en 1449, il est disgracié deux ans plus tard. Preuve cependant de la pérennité de son œuvre, les expéditions vers le Levant reprennent à compter de 1456 et seront conservées par Louis XI qui saura s'inspirer des réalisations de l'argentier de son père pour faire du mercantilisme sans le savoir.

Quand « l'universelle araignée » tisse du Colbert

Le règne de Louis XI est marqué par sa lutte contre Charles le Téméraire, le « grand duc d'Occident » qui rêvait de transformer ses possessions bourguignonnes et flamandes en une nouvelle Lotharingie. Mais c'est Louis XI, « l'universelle araignée », qui l'emporte, mettant la main sur les débris des domaines de son adversaire. Duché et comté de Bourgogne font retour à la couronne, tout comme l'Artois. Les beaux restes du roi René, de l'Anjou à la Provence, n'échappent pas à sa toile tout comme le Roussillon. Reste la Bretagne mais le duché, isolé, ne constitue pas une menace : la course à la mer touche à son terme.

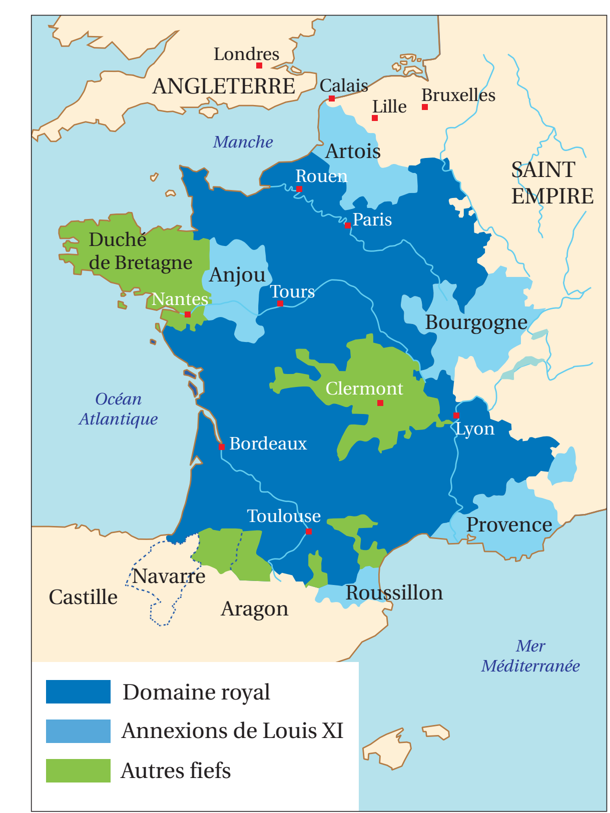
Roi foncièrement terrien, Louis XI donne néanmoins à la France la possibilité de devenir une puissance maritime en la dotant d'une industrie et de capitaux propres à s'investir dans le commerce au long cours. Cantonné jusqu'alors à l'exportation de ressources naturelles, notre pays va en effet disposer d'une gamme de fret diversifiée, propice à dynamiser ses ports. Si le roi s'inscrit ici dans l'héritage de Jacques Cœur, il ne faut pas minorer son séjour à la cour de Philippe le Bon. Rebelle à l'autorité de Charles VII, le dauphin est en effet contraint de se réfugier dans les États du père du Téméraire où se manifeste la montée en puissance de l'industrieuse Flandre. Expérience dont il saura faire bon usage : tout son règne sera consacré au développement des diverses fabriques essaimées par Jacques Cœur dans l'idée toute colbertienne d'empêcher le numéraire de sortir du royaume.

La proto-industrie d'armement tourangelle de l'argentier de Charles VII devient ainsi sous Louis XI l'égale de Milan, référence pour les armures, brigandines, belles épées et autres dagues de luxe. Mais loin de se cantonner à l'existant, le roi investit l'avenir en accueillant en 1468 les métallurgistes de Liège et Dinant qui fuient la répression du Téméraire : ses canons et bombardes seront désormais d'avant-garde.

La draperie est indubitablement la grande affaire d'un souverain qui s'intéresse à toutes ses dimensions. Si les draps finis nationaux doivent damer le pion à leurs homologues étrangers dans les villes du royaume, les draps bruts du Languedoc sont destinés à l'export, essentiellement au profit d'une industrie transformatrice transalpine qui domine pour

l'heure les marchés. Pour l'heure, car là encore, le roi compte imposer sa marque dans le secteur du luxe par excellence, celui des soieries. Faisant des ponts d'or à des experts italiens chargés d'apprendre les rudiments de leur métier aux artisans lyonnais, il porte sur les fonts baptismaux une manufacture dès 1466, puis, devant les réticences de la capitale des Gaules, encourage la naissance d'une seconde à Tours où des fabriques de faïence et de papier ont déjà vu le jour. Reste que le choix de la cité rhodanienne se révèlera judicieux : Lyon s'imposera peu à peu comme le principal centre de tissage de la soie en Europe au point de donner le « la » à la mode au XVIIIe siècle. Si Louis XI ne pouvait prévoir un tel avenir, il était en revanche conscient de la nécessité de réinventer les foires de Champagne et du potentiel lyonnais.

Le génie des comtes de Champagne a été de saisir les jeux d'échanges entre Italiens et Flamands : soieries et épices du Levant contre draps et toiles du plat pays. Sécurisant les voies de communication, ces grands féodaux instituent six grandes foires d'une durée de deux mois : deux à Troyes,



Le royaume sous le règne de Louis XI.

deux à Provins, une à Lagny-sur-Marne et la dernière à Bar-sur-Aube. Vers 1180, le pari est gagné car ces rendez-vous, s'égrenant sur l'ensemble de l'année, sont devenus le plus grand marché d'Europe. Cœur économique occidental durant près d'un siècle, du XII[e] au XIII[e], ces foires brassent l'argent autant que les idées et expliquent le rayonnement de l'université de Paris comme la diffusion du gothique.



Leur déclin débute en 1277 avec l'ouverture par les Génois d'une liaison maritime entre l'Italie et la Flandre. D'exceptionnel, ce trafic devient régulier aux alentours de 1320. La généralisation du gouvernail d'étambot y joue un rôle mais aussi le développement de la caraque, géant des mers qui permet de massifier les échanges et d'assurer au transport maritime un coût très avantageux. Amoindries, les foires de Champagne s'éteignent avec la guerre de Cent Ans : les négociants empruntent des circuits alternatifs, via la Suisse, ou l'Allemagne.

Rouen, Paris, Montpellier prennent un temps le relais avant l'épanouissement de Lyon. Initiées

Tissage de la laine au Moyen-Âge.

par Jacques Cœur, les foires de la cité rhodanienne n'étaient rien en comparaison de celles de Genève, du moins avant que Louis XI ne s'en occupe. Engageant une véritable guerre économique avec la rivale helvétique, il interdit à ses sujets de la fréquenter et proscrit les marchandises étrangères qui s'y seraient auparavant échangées. Reste que cette politique n'aurait pas forcément donné de résultats mirifiques sans la guerre entre le Téméraire et les cantons suisses. C'est ce conflit qui, en poussant les grandes compagnies italiennes, Médicis, Pazzi et autres Grimaldi à transférer leurs succursales genevoises dans la capitale des Gaules, lui assure une prééminence économique jusqu'au milieu du XVI[e] siècle, soit le temps de la domination italienne. Les cités portuaires y trouvent leur compte en disposant enfin du crédit qui leur faisait défaut. Celles du Ponant du moins, le Levant ne pouvant résister à la concurrence de Venise et de Gênes.

Loin de faire du passé table rase, le roi confie ses Galées de France à des fidèles de Jacques Cœur – Guillaume de Varge, administrateur et comptable du natif de Bourges, et Jean de Villages, son bras droit – mais pour leur offrir une dimension nouvelle. Renouvelant dès 1463 le monopole des ports du Languedoc et du Roussillon pour l'importation de toute « épicerie et droguerie », il centralise les affaires levantines à Aigues-Mortes et ajoute des moyens supplémentaires à l'héritage de Charles VII : deux grandes galées, la *Notre Dame Saint Martin* et la *Notre Dame Saint Nicolas* dès 1465, auxquelles se joindront la *Notre Dame Sainte Marie* et la *Notre Dame Saint Louis*.

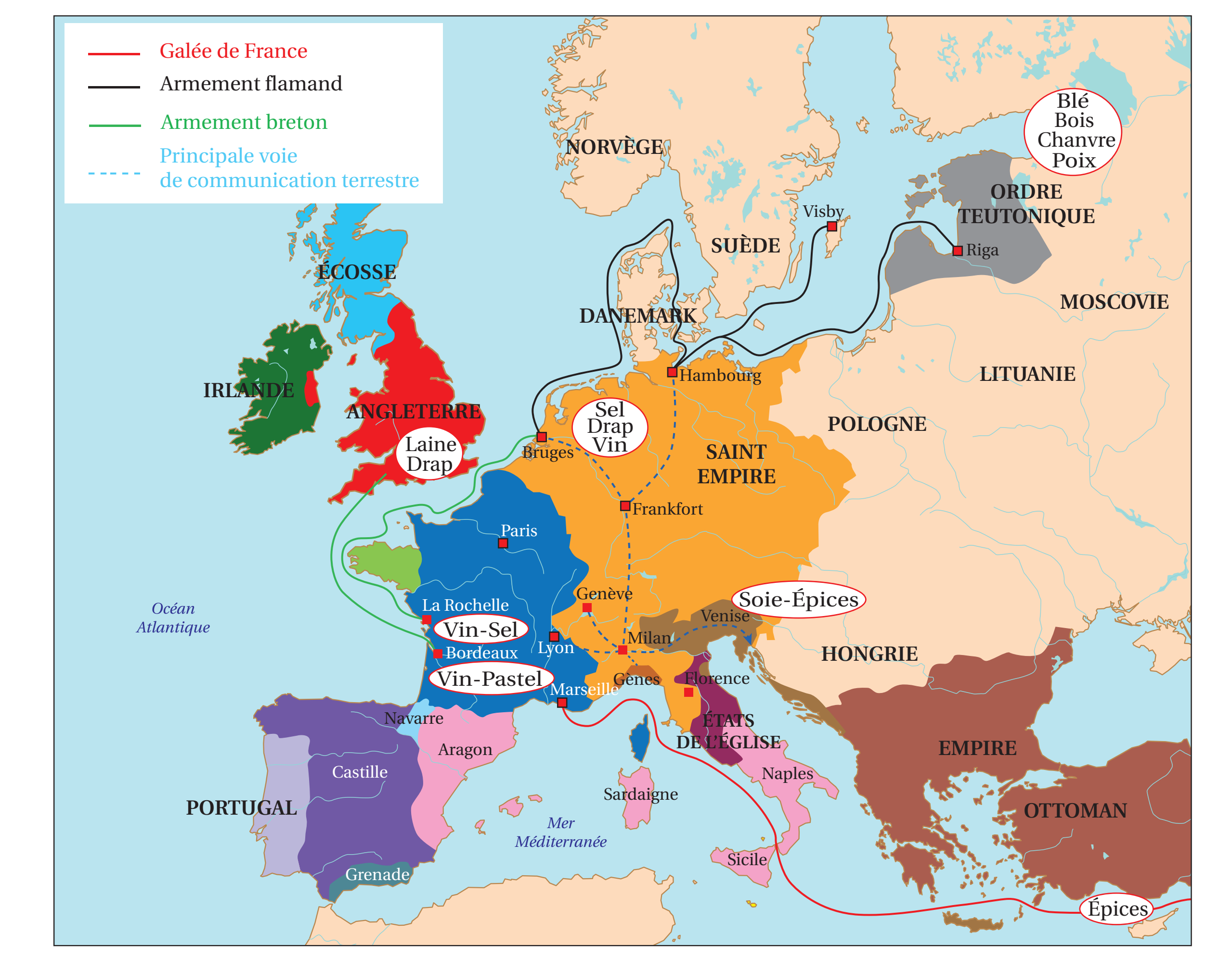
Cependant, devant l'incapacité des lignes du royaume à concurrencer le réseau commercial des Vénitiens ou des Génois, et devant surtout les perspectives offertes par la Provence – réunie au royaume en 1481 –, le roi tranche dans le vif, révoque le monopole des Galées de France et choisit Marseille comme tête de ligne. Décision qui ne portera ses fruits que bien plus tard mais témoigne du pragmatisme empreint de vision à long terme du souverain : la culture maritime, le réseau, les négociants, tout positionne la cité phocéenne comme la porte d'entrée naturelle de la France en Méditerranée.

En regard des investissements consentis au Sud, le Ponant fait figure de parent pauvre. Le choix des hommes joue son rôle : le Levant peut compter sur un Guillaume de Varge et un Jean de Villages, l'Atlantique et la Manche doivent se contenter du vice-amiral Coulon et de l'homme de confiance du roi, Georges Bissipat. Hommes de coups, ils pratiqueront avec ardeur la course, voire les voyages au long cours – Bissipat montera une expédition au Cap Vert en quête d'un sang de tortue que Louis XI estimait vital pour se soigner d'une lèpre imaginaire –, mais se désintéresseront de la gestion du quotidien. Au final, on ne s'étonnera pas que les ports consistent pour la plupart en de simples rades, au mieux de petits havres dotés d'une ou deux cales où l'on s'échoue à marée basse. À Rouen même, premier port du royaume, on trouve tout juste quelques constructions médiocres : des appentis, un semblant d'entrepôt entre la rive de la Seine et l'enceinte de la ville, quelques pontons et aucune grue quand Bruges, Cologne, Anvers, Southampton, Bristol, Londres en sont dotées dès les prémices du xve siècle. La comparaison entre Bordeaux et Londres laisse de la même façon rêveur : pour atteindre la cité girondine, il faut remonter l'estuaire pendant deux ou trois jours, faire escale à Royan, Talmont, Castillon ou Blaye puis, en l'absence de quai, s'approcher du rivage le plus près possible en profitant de la marée avant qu'une noria de barques assure chargement et déchargement. À l'inverse, la capitale anglaise est dotée de quais et instaure dès cette époque une certaine spécialisation, les vins gascons étant regroupés à un endroit, les navires de la Hanse et leurs fourrures à un autre. Ajoutons enfin le manque de savoir-faire des acteurs économiques français, longtemps rédhibitoire pour le négoce au long cours. Au milieu du xvie siècle, marchands italiens et espagnols en remontreront encore à leurs homologues hexagonaux pour les opérations de change ou les pratiques comptables.

À la fin du xve siècle, la France n'est donc certes pas une puissance maritime mais elle a la possibilité de le devenir. Elle dispose désormais de capitaux – italiens certes mais l'argent n'a pas de frontières –, d'une gamme assez large de produits à

▶ Carte d'Ebstorf, xive siècle. Carte du monde probablement établie dans un couvent bénédictin de Basse-Saxe, elle est la plus complexe des cartes médiévales connues.

l'export, de ports jouissant d'un potentiel de développement très important – que l'on songe à Rouen ou Marseille –, d'un vivier de marins de premier ordre – normands, basques, provençaux – et d'un embryon de négociants, d'armateurs. Autre atout : elle sait modérer ses ambitions continentales. Louis XI a bien entendu mis la main sur une partie des domaines de Charles le Téméraire ou du roi René mais c'était après tout dans l'ordre des choses, les apanages faisant retour au domaine royal. Il a su par contre, à l'inverse de Charles VII qui s'était embarqué dans un projet d'annexion de Gênes, se cantonner à un rôle d'arbitre en Italie. Il traçait par là un sillon que Mazarin ou Talleyrand emprunteront par la suite, persuadés que la France doit œuvrer en faveur de l'équilibre du continent européen… pour mieux assouvir ses ambitions ailleurs. Cette possibilité d'un outre-mer, Charles VIII ne saura pas la saisir, engageant au contraire notre pays dans des chimères.



Le réseau commercial sous Louis XI.



Rêveries d'outre-mer (1490-1598)

La guerre de Cent Ans fut longtemps un frein à l'aventure ultra-marine. Il faut attendre la victoire de Castillon, en 1453, pour que la France, enfin triomphante, puisse de nouveau se tourner vers l'extérieur. À cette date, les expéditions du Portugais Henri le Navigateur reconnaissent depuis un quart de siècle déjà les côtes d'Afrique et il ne leur faudra guère plus de temps pour déboucher sur l'océan Indien : en 1488, le cap de Bonne Espérance est franchi.

Une occasion est manquée en 1490, date à laquelle Bartolomé Colomb sollicite le soutien d'Anne de Beaujeu à l'expédition que projette son frère Christophe : un oui et l'Eldorado tombait dans l'escarcelle française. Mais la rejetonne de Louis XI, dont son père disait qu'elle était « la moins folle des filles de France », manqua ici du brin de folie qui aurait

Plan de Rouen assiégé par Charles IX, après la prise de contrôle de la ville par les huguenots, 1562. Bibliothèque municipale de Rouen.

pu faire basculer l'Histoire. Reste que, digne fille de l'universelle araignée, la Régente enserre en 1488 la Bretagne dans le traité du Verger qui ouvre la voie à l'annexion, bilan maritime non négligeable.

Vient 1493. L'esprit embrumé par la mystique de la croisade, Charles VIII revendique le royaume de Naples, vu comme une étape sur le chemin de la reconquête de Jérusalem. Le cycle des guerres d'Italie s'enclenche qui condamne toute politique ultra-marine ambitieuse. Abandon de la mer mais aussi de la terre : croyant amadouer ses adversaires potentiels, le jeune roi cède l'Artois, le Roussillon et la Franche-Comté.

La France conquérante ligue l'Europe contre elle, sapant toutes les initiatives positives en mer. Ainsi Rouen, et plus globalement la Normandie, traçait le brouillon d'une WIC (*West-Indische Compagnie*, compagnie privée néerlandaise qui a fait fortune grâce à l'exploitation du sucre au Brésil) avant l'heure. Dans la Belle Province aussi, la France a manqué quelque chose : premiers européens dans la zone, Cartier et Roberval, appuyés par François Ier, auraient pu donner naissance à une version française des Treize colonies britanniques. Mais le Valois-Angoulême joue de malchance : attiré par l'outre-mer, il hérite des guerres de Charles VIII, de Louis XII, et se retrouve confronté à un Charles Quint désireux de remettre la main sur la Bourgogne de ses ancêtres. Aucun accommodement n'est donc possible et l'élection du roi d'Espagne au trône impérial en 1519 ouvre la grande confrontation avec les Habsbourg. La partie est jouée.

L'ensemble des ressources du royaume, moyens maritimes compris, se retrouve consacré à ce choc des titans. Ainsi, en 1548, lorsqu'il s'agit d'assurer le transport de 6 000 hommes en Ecosse pour soutenir Marie de Lorraine, les seules forces navales ne suffisent pas et ce malgré un effort conséquent d'Henri II. Idem pour l'invasion de la Corse en 1553 ou la reconquête de Calais en 1557, magistralement opérée par le duc de Guise grâce à un blocus et donc la mobilisation de l'ensemble des moyens nautiques disponibles. Si les guerres ne favorisent pas les expéditions ultra-marines, la paix n'y est pas plus favorable, les Espagnols prenant soin d'inclure dans les traités une interdiction de commerce dans leurs possessions d'outre-mer.

Contraints d'abandonner l'Amérique espagnole, nos négociants se repositionnent comme fournisseurs d'une Péninsule ibérique en quête de draps, victuailles et autres quincailleries pour alimenter son vaste empire. Nos marins et armateurs défrichent d'autres terres : l'alliance de François Ier avec Soliman ouvre des perspectives alléchantes en Orient, tout comme le marché des fourrures au Canada. Mais les guerres de religion ensanglantent bientôt le royaume, le fermant pendant près d'un demi-siècle aux aventures extérieures.



ROUEN,
L'ENTREPRISE ATLANTIQUE

Explorateurs précoces du Brésil, les Rouennais trouvent en François Ier un roi cher à leur cœur. Non content de leur offrir l'avant-port du Havre, le souverain soutient aussi leurs efforts pour découvrir une voie alternative au cap de Bonne Espérance et doubler ainsi les Portugais en Inde. Avec ses marins, négociants, capitaux et son appui étatique, Rouen avait tout pour devenir un acteur incontournable du commerce transatlantique. Villegagnon au Brésil et Rigault en Floride s'y essaieront mais sans succès, les guerres de religion se chargeant de mettre un terme à un rêve pourtant tout proche de devenir réalité.

◗ Carte du monde de Guillaume Brouscon, cartographe de l'école d'hydrographie du Conquet, 1543.

Rouge Brésil

La colonisation avortée des Canaries et les « voyages d'Afrique » en quête de malaguette, déjà évoqués, soulignent certes l'esprit aventureux des Normands mais signalent aussi le poids des petites communautés ibériques essaimées dans les ports de la province. Ces îlots lusophones ou castillans gardent le contact avec leurs pays d'origine et entendent mettre à profit les découvertes de la *Casa de contratacion de las Indias* dont ils ont la primeur. Pas de hasard par conséquent si les premiers navires rouennais sur les côtes du Brésil sont originaires d'Honfleur : c'est principalement dans ce port que réside le noyau portugais tourné vers les affaires de la mer.



Grande vue de Rouen. Extrait du *Livre des Fontaines*, 1521. Bibliothèque de Rouen.

La première expédition qui touche l'Amérique, du moins la première dont nous ayons trace, est commanditée par une société de négociants d'Honfleur qui entend faire le voyage des Indes orientales. Paulmier de Gonneville, placé à la tête de *L'Espoir*, lève l'ancre le 24 juin 1503 et, tentant la volte nécessaire au franchissement du cap de Bonne Espérance qui impose d'aller chercher les vents d'Est à proximité des côtes brésiliennes, découvre, comme Cabral avant lui, le continent sud-américain le 6 janvier 1504. Son navire endommagé, il profite de son escale forcée pour embarquer plumes et bois de teinture – le fameux « bois de braise » – avant de remettre le cap sur la France après un séjour de six mois. Le 20 mai 1504, il touche les îles anglo-normandes, où, jouant de malchance, il tombe sur des pirates anglais : jetant son navire à la côte, il y perd toute sa cargaison.

Cette expédition serait anecdotique si elle n'était la première d'un vaste mouvement, Normands mais aussi Bretons allant quérir bois de braise, guenons et autres perroquets. Une « exposition » d'Indiens a même lieu à Rouen dès 1509, afin de montrer l'intérêt du port pour cette destination et surtout son bois à la teinture rouge particulièrement appréciée des drapiers.

C'est cette demande qui explique l'essor des liaisons entre les deux rives de l'Atlantique. En 1519, Jean Denys, originaire de Honfleur, fait le voyage, suivi dès l'année suivante de Jean Parmentier. En 1525 le vice-amiral Le Roy du Chillou envoie, à ses frais, une petite nef, signe que les gains sont appréciables et relativement sûrs. Et si Lisbonne cherche, par tous les moyens, à préserver une terre qu'elle considère comme sienne, ses efforts sont

vains. En 1530 un comptoir normand adossé à un fort voit le jour dans l'île Saint Alexis, près de Pernambouc. Dès lors, bois de teinture et d'ébène, coton, graines exotiques, minerai d'or, peaux de léopards, singes et perroquets garnissent en nombre les cargaisons de navires qui reprennent le chemin de Rouen « en droiture » ou, plus fréquemment, en faisant un crochet par la Méditerranée pour les négocier contre l'alun de Talfa ou l'huile de Majorque. En 1541, Rouen envoie près de 9 navires faire la route du Brésil et en 1544, Jean Cordier, natif de la même ville, trouve des lecteurs pour son glossaire franco-brésilien, signe d'une croissance soutenue.

En une trentaine d'années, les Bretons mais surtout les Normands parviennent à nouer une relation singulière avec ce territoire sud-américain, fondée non sur la prédation mais le négoce. Nous voyons ici se dessiner un modèle commercial cher à la VOC (*Vereenigde Oostindishe Compagnie*) et à la WIC (*West Indische Compagnie*) hollandaises où il est plus important, dans un premier temps du moins, de s'assurer de grands monopoles à même de maximiser ses profits plutôt que d'entreprendre de coûteuses conquêtes. Rouen a la chance en outre d'être idéalement située : proche des cités industrieuses de la Flandre et de l'Angleterre, elle ne pâtit pas de la situation périphérique de Lisbonne, trop éloignée du cœur économique du continent et ne souffre pas encore de la concurrence des Hollandais, peu tournés vers le grand large à cette époque. Dotée d'armateurs exceptionnels, elle recherche sans cesse de nouveaux horizons : le Brésil ne suffit plus, il lui faut l'Inde.

« Fête brésilienne » à l'occasion de l'entrée royale d'Henri II à Rouen en 1550, avec exposition d'Indiens Tupinambas du Brésil - souvent des marins français déguisés.
Bibliothèque municipale de Rouen.

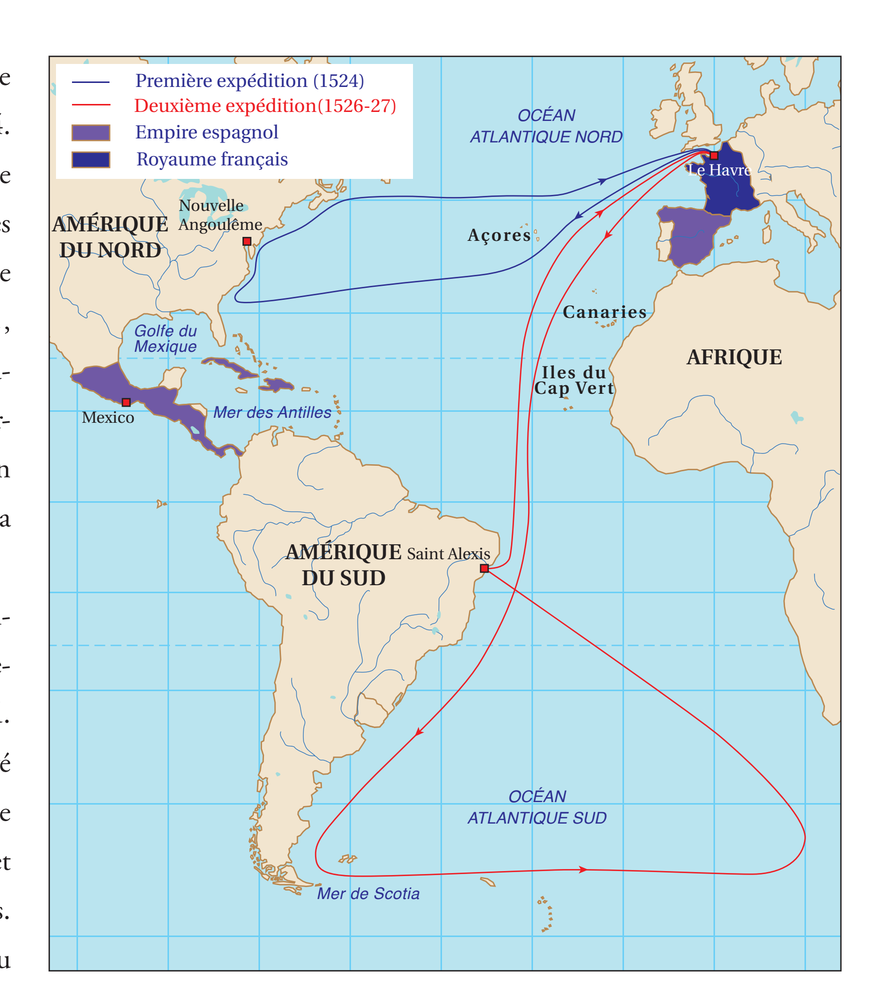


L'Inde, déjà

On se souvient que l'expédition de Paulmier de Gonneville avait pour but initial les Indes, le Brésil n'étant reconnu que par hasard. Les richesses du pays, de son bois, donnent certes naissance à un flux commercial conséquent mais sans pour autant reléguer les Indes, dont les épices fascinent, aux oubliettes. Reste que le trajet via le cap de Bonne Espérance est mal connu et surtout les Portugais y font bonne garde. Le tour du monde de Magellan réveille les intérêts et montre que l'intuition de Christophe Colomb n'était pas si folle : gagner les Indes par l'Ouest est possible.

C'est ici que l'on saisit l'importance de la place de Lyon, les Italiens qui y résident offrant la capacité financière qui manquait à ces expéditions au long cours. Le projet de 1523 réunit tout ce qui fait le succès des grands empires maritimes : le crédit, celui des banquiers florentins de Lyon, les marins, évidemment normands, mais aussi, et c'est une première, l'État en la personne de François Ier. Giovanni da Verrazzano, chef de l'expédition, synthétise ces trois piliers : florentin, il a travaillé pour Jean Ango, le plus grand armateur normand de son temps, et est bien introduit à la cour. Quatre navires armés lèvent l'ancre du Havre de Grâce, le port fondé par le roi, à la mi-juin 1523 pour quérir une voie vers les « Indes et Cathay ». Mettant le cap sur l'Arctique, ils essuient une telle tempête que deux navires sont perdus. Seule la *Dauphine* rentre en assez bon état en octobre 1523.

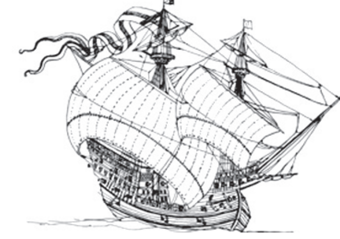
C'est à bord de ce même navire que Verrazzano retente sa chance début 1524. L'expédition touche la Caroline du Nord le 25 mars 1524 et remonte jusqu'à la terre des Bretons (Terre-Neuve). De retour à Dieppe le 8 juillet, il doit admettre un semi-échec, car si la voie pour l'Inde n'a pas été découverte, il a cependant reconnu des terres fertiles, riches en gibiers et poissons et un mouillage particulièrement intéressant : la Nouvelle-Angoulême (future New-York). Délaissant néanmoins les eaux peu hospitalières du Nord-Ouest, une nouvelle expédition voit le jour deux ans plus tard. L'amiral Chabot est à la manœuvre, appuyé par des négociants normands désireux de « faire le voyage des épiceries aux Indes » et les incontournables banquiers florentins. Giovanni da Verrazzano doit de nouveau



Les expéditions de Verrazzano au début du XVIe siècle.

la piloter mais dans une autre direction : il s'agit cette fois de suivre un chemin balisé, celui de Magellan. Savoir qu'un passage existe est une chose, le maîtriser une autre, et quittant Honfleur le 15 juin 1526, Verrazano échoue à pénétrer dans la « bouche du dragon » (le détroit de Magellan). De guerre lasse, il se rabat sur la route du cap de Bonne Espérance. Mais échaudés par les 40e rugissants, les équipages grondent à tel point que seule la *Barque de Fécamp* tente l'aventure des épices. S'échouant sur un banc de sable au retour, le navire sombre avec sa cargaison, douze survivants parvenant à gagner Sofala, dans l'actuel Mozambique, le 18 juillet 1528. Les navires de Verrazano quant à eux rebroussent chemin, font un crochet par le Brésil, terrain connu, pour charger des bois de braise et capturent au retour quelques caravelles portugaises avant de toucher Rouen en septembre 1527.

Ces déconvenues n'empêchent pas Jean Ango, partie prenante des expéditions Verrazzano, de poursuivre l'aventure. Fils d'un marchand rouennais, il s'est imposé dès le règne de Louis XII et dispose, selon les époques, de 20 à 30 navires fréquentant aussi bien Terre-Neuve que les rivages du Brésil ou de la Guinée. Il est le symbole d'un milieu maritime en plein essor : longtemps cantonnés à un rôle d'intermédiaire au profit de leurs riches commanditaires de Flandre, les Français disposent désormais, grâce à leurs accointances florentines, d'une assise financière et d'un savoir-faire qui leur permet d'entrer dans la cour des grands. Ango arme deux navires, le *Sacre* et la *Pensée*, pour faire le voyage des Indes. Pilotés par les frères Parmentier, les bâtiments lèvent l'ancre en 1529, parviennent



Dessin de la *Dauphine*.
Musée maritime et portuaire de Rouen.

à franchir le cap de Bonne Espérance et touchent Sumatra en octobre de la même année. De retour à Dieppe en juillet 1530, ils affichent un bilan commercial somme toute médiocre mais qui ne décourage pas l'armateur : deux nouveaux navires sont armés en 1532. Puis vient la guerre contre l'Angleterre et surtout la mort de François Ier qui avait fait en sorte de doter ses façades maritimes des moyens de leurs ambitions.

Les moyens : François Ier

À ce dynamisme du grand large, il manquait en effet l'infrastructure portuaire. Ce d'autant plus que les échanges au long cours ne font pas disparaître les circuits du quotidien : les étrangers s'installent en nombre dans les ports normands et leur ouvrent en grand les marchés du Nord, spécialement Anvers, mais tout autant les marchés ibériques où toiles, vins et sel sont expédiés après un relais dans les grands ports atlantiques de La Rochelle et Bordeaux.

L'ensemble portuaire allant du Tréport à Honfleur est porté par un mouvement ascendant. Rouen, du fait de la Seine, et par conséquent d'un arrière-pays s'étendant à Paris mais aussi à des industries réputées – draperie au premier chef –, les domine tous. Mais l'antique cité ducale est confrontée, au tournant du XVIe siècle, à une série de difficultés qui menacent sa prééminence naissante. En premier lieu, l'augmentation des tonnages : son fleuve, précieux pour la liaison avec la capitale, ne permet pas la remontée des navires

de plus de 180 tonnes, d'autant que l'envasement du port rend son accès de plus en plus délicat. La solution réside dans la construction d'un avant-port mais les candidats, à l'image d'Harfleur ou Vatteville, sont également soumis aux vases et alluvions. À dire vrai, c'est l'ensemble des ports du littoral normand qui subit les mêmes maux, seuls Dieppe et Honfleur tenant encore leur rang.

La nécessité de disposer d'un port conséquent à l'embouchure de la Seine s'est imposée dès Louis XI qui y voyait surtout le moyen de contrecarrer d'éventuelles descentes anglaises. Mais les guerres d'Italie reportent le projet, les rares investissements portuaires se concentrant sur la façade méditerranéenne : Charles VIII implante un chantier naval à Toulon, ville qu'il enserre dans des remparts tandis que Louis XII y fait édifier la grosse tour. Si François Ier ne délaisse pas la cité méridionale – le fort Saint Louis voit le jour sous son règne –, il profite de la paix issue de Marignan pour s'attaquer à la création du fameux avant-port, le Havre de Grâce.

Ambitieux, le jeune souverain veut aller vite. Commencés en 1517, les travaux connaissent un coup d'accélérateur après la visite du monarque en 1520 et sont terminés trois ans plus tard.



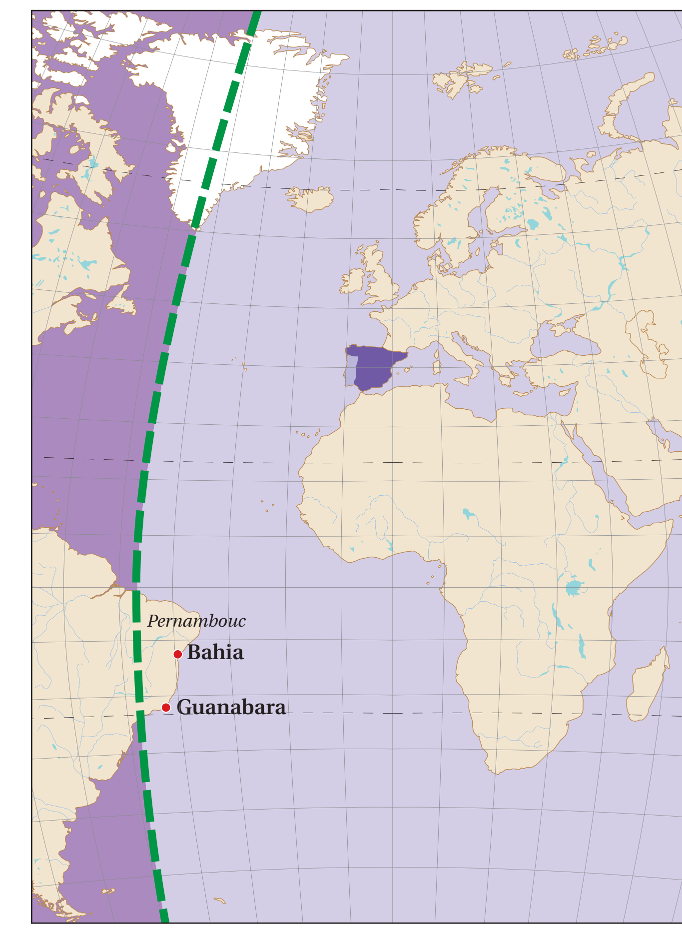
Le Havre au XVIe siècle. Extrait des *Premières œuvres* de Jacques de Vaulx, 1583. BNF.

L'édifice consiste dès sa création en un avant-port, un arrière-port et un bassin de forme triangulaire. Conséquence du faible temps imparti pour la construction, les plans d'eau sont des ports d'échouage, seuls quelques quais en bois peuplant l'avant et l'arrière-port. Mais ne soyons pas trop rudes dans le jugement que nous portons sur cet ensemble : le site est bien choisi – sa postérité en témoigne – et surtout, Rouen dispose enfin de l'outil lui permettant de disputer à ses concurrents la place de premier port européen. Une raison supplémentaire d'être indulgent avec François Ier réside dans le désintérêt que porteront ses successeurs à son œuvre. L'avant et l'arrière-port ne seront dotés de quais de pierre qu'à l'extrême fin du XVIe siècle et le bassin de la grande crique, seulement sous Richelieu. C'est aussi au XVIIe siècle qu'une écluse fermera le bassin du roi et en fera un bassin à flot, c'est-à-dire à niveau constant.

La création d'une école d'hydrographie et de cartographie à Dieppe est également une des contributions majeures de François Ier à la politique maritime de la France. Rouen sait faire fructifier ces initiatives en donnant à son successeur, à l'occasion de son passage dans la cité en 1550, une « fête brésilienne » : impressionné, Henri II confie à l'hydrographe Guillaume Le Testu la mission de reconnaître les côtes du Brésil et d'en dresser la carte. Ce dernier s'exécute et recommande au roi le site exceptionnel de la baie de Rio. Le projet d'établissement d'une « France Antarctique » voit le jour. C'est alors que Rouen aurait pu basculer dans une destinée à la hollandaise.

L'ambition

La fondation d'un établissement français au Brésil contrevient certes au traité de Tordesillas – le partage du monde hispano-portugais ratifié par la bulle *Inter Caetara* du pape Borgia – mais les perspectives sont si alléchantes qu'elles semblent à même de contrebalancer le risque de s'aventurer sur des terres portugaises. Il faut dire que les atouts sont nombreux : la zone est connue, fréquentée de longue date par les Rouennais qui ont noué de précieux liens avec les Indiens Tupinambas, et les sujets de Jean III semblent délaisser cette partie du Brésil, préférant concentrer leurs forces sur le Pernambouc, Bahia et Sao-Vicente. Ce faisceau de promesses porte le projet de Nicolas Durand de Villegagnon, vice-amiral de Bretagne, qui reçoit l'appui d'Henri II mais aussi de l'amiral de Coligny et du cardinal de Lorraine, hérauts des deux coteries les plus puissantes de la cour et futurs boutefeux des guerres de religion. En novembre 1555, Villegagnon gagne avec ses trois navires la baie de Guanabara (Rio) repérée quelques années plus tôt par



Ligne du partage du monde selon le traité de Tordesillas de 1494.

Guillaume Le Testu et y jette les bases de la « France Antarctique ». À la tête de 600 hommes, il choisit l'île de Serigipe, à proximité du Pain de Sucre, pour édifier le fort Coligny et fonde Henriville. Début 1556, un navire regagne la France chargé de pierres précieuses, de singes, de perroquets autant que de maracas, de graines de plantes exotiques et de « pétun », herbe sèche promise à un grand avenir sous le nom de tabac. Henri II est favorablement impressionné par ces présents et consent à ce qu'une sorte de plaquette publicitaire, intitulée « Singularité de la France Antarctique », soit largement diffusée afin de favoriser l'immigration. Le contexte européen paraît favorable avec la trêve de Vaucelles, signée avec l'Espagne le 5 février 1556. 300 hommes prennent la mer en 1557 pour renforcer l'implantation française sur place, et pourtant, cette aventure tourne vite au fiasco. La personnalité de Villegagnon, trop roide pour une entreprise qui requiert pragmatisme et sens de l'adaptation, y est pour beaucoup. En ordonnant par exemple aux « truchements » (jeunes mousses laissés au « pays des perroquets » pour y apprendre la langue et faciliter ainsi les relations franco-indiennes) de rompre avec leurs compagnes indiennes – avec lesquelles ils avaient bien souvent fait souche –, il se prive de l'appui irremplaçable des autochtones et fragilise son établissement.
Les frictions entre catholiques et protestants, loin de se cantonner au continent européen, gagnent en outre ce bout du monde, minant la colonie un peu plus chaque jour. Quand Villegagnon regagne la France en 1559 pour chercher des renforts, son œuvre est déjà déliquescente : les Portugais n'auront aucun mal à y mettre fin en mars 1560.

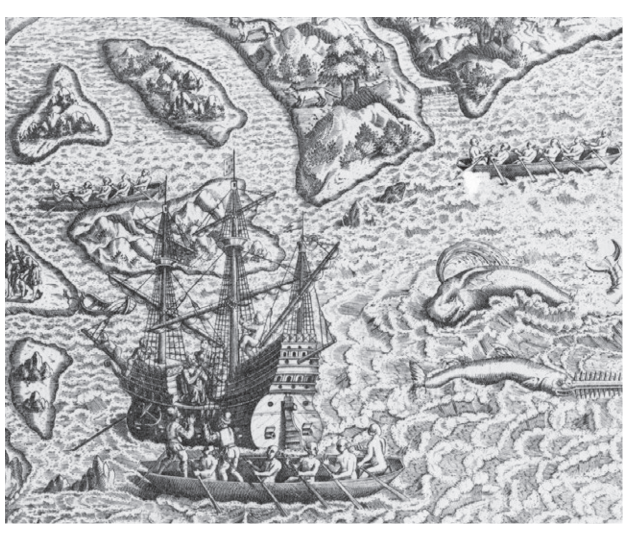


Terre-Neuve et la Floride par Guillaume Le Testu, *Cosmographie universelle*, 1555. BnF.

Mais le rêve d'une implantation outre-Atlantique ne meurt pas. Un des promoteurs de la « France Antarctique », Coligny, reprend ainsi l'idée à son compte avec comme arrière-pensée d'offrir un débouché aux trop nombreux hommes de guerre laissés dans l'inaction suite à la paix de Cateau-Cambresis, qui sanctionne la fin des hostilités avec l'Espagne et le Saint-Empire romain germanique. Délaissant le Brésil, il imagine une colonie en Floride – espace couvrant alors, outre l'actuelle Floride, la Géorgie et les Carolines. Ce choix, surprenant au premier abord, revêt en fait un double avantage. *Terra nullius*, la zone ne devrait pas faire l'objet de foudres ibériques, François Ier ayant obtenu en 1533 du pape Clément VII une interprétation de la bulle *Inter Caetara* tendant à l'appliquer aux seules terres déjà découvertes, ce qui n'est pas le cas de la Floride. Autre atout du nouvel établissement : proche des Antilles, il est un moyen de pratiquer la course et par conséquent de menacer les Espagnols tout en offrant aux ports français des perspectives intéressantes en cas de conflit. Aux heures de guerre, les armateurs délaissent en effet le commerce au profit de la course. Jean Ango patronne par exemple le fameux Jean Fleury qui capture, en 1522, une partie des vaisseaux chargés d'or envoyé par Cortez.
Une première reconnaissance a lieu en 1562 sous l'égide du Dieppois Jean Rigault, corsaire et homme de guerre, et du Poitevin Goulaine de Laudonnière. Explorant la côte, ils repèrent la rivière de Mai (*Saint-John's River*, Caroline du Sud), et la rivière Livourne plus au Nord (*Skull Creek*, Caroline du Sud) et décident d'ériger le Fort Charles sur un

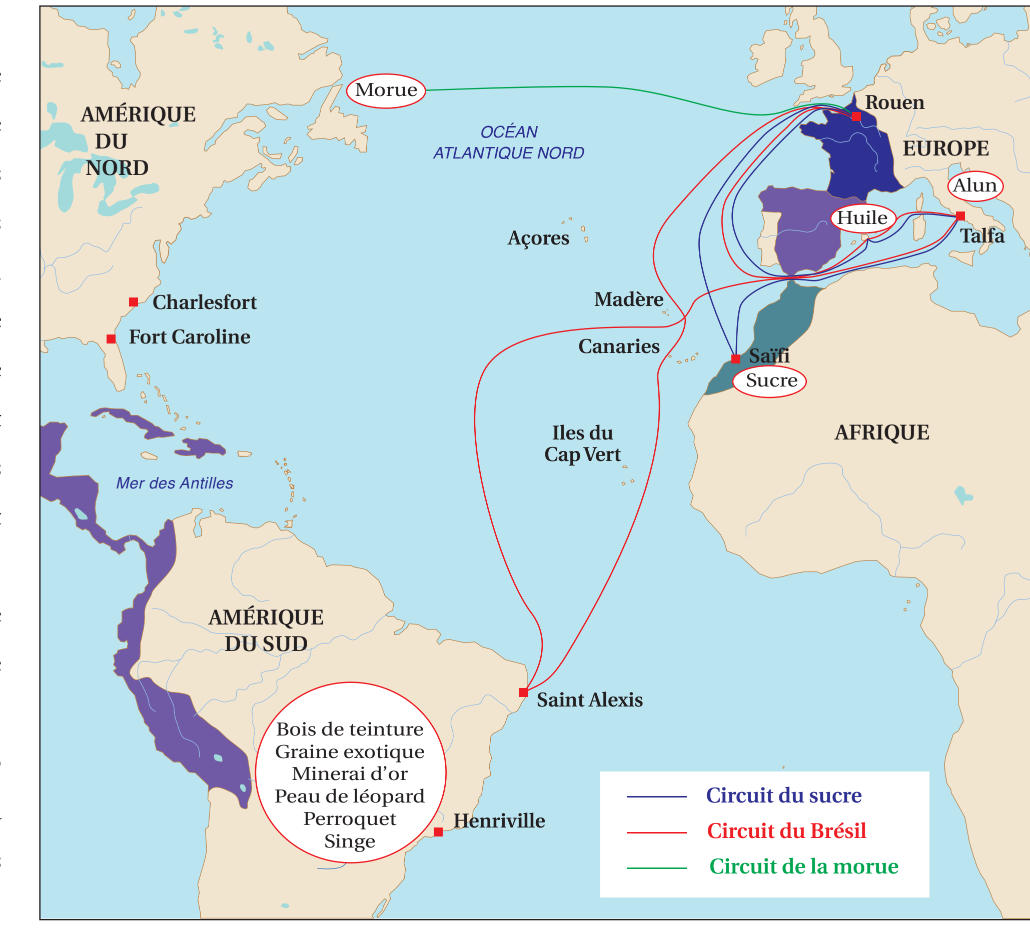
cours d'eau voisin, nommé Chenonceau, le 11 juin 1562. Ils y laissent une trentaine d'hommes avant de regagner la France en quête de renfort. Sauf que le pays est ensanglanté par les affrontements entre protestants et catholiques : les trente Floridiens devront regagner la mère patrie par leurs propres moyens.

La paix d'Amboise, signée en mars 1563, mettant fin à la première phase des guerres de religion, permet à Coligny de retenter l'expérience. Ce sont cette fois trois navires et près de 300 hommes qui quittent Le Havre le 22 avril 1564 sous le commandement de Laudonnière. Un Fort Caroline voit le jour sur la rivière de Mai précédemment repérée, annonçant des débuts prometteurs. Mais c'était sans compter avec des relations conflictuelles avec les Indiens. Un renfort opportun surgit le 27 août 1565 : sept navires, menés par l'infatigable Jean Rigault, débarquent 600 colons. Ces artisans, ces laboureurs accompagnés de femmes et d'enfants doivent enraciner cette colonie strictement protestante. C'est justement ce qui indispose Philippe II. Une armada de dix navires chargée d'extirper l'hérésie met le cap sur l'établissement et mène si bien l'opération que le massacre prend même le nom de « Saint-Barthélemy américaine ».



Arrivée en Amérique, dans la rivière de Mai, *Grands Voyages* de Théodore de Bry, 1592. Musée national de la Marine/S. Dondain.

Si Dominique de Gourgues, gentilhomme gascon, venge l'affront en passant au fil de l'épée les vainqueurs espagnols en 1568, il n'en demeure pas moins que cet assaut a mis un point final aux velléités d'une WIC rouennaise. D'autant que les guerres de religion ralentissent les trafics et surtout que les ports français s'impliquent totalement dans le conflit. Ainsi, La Rochelle, protestante, lâche ses corsaires sur Le Havre, affilié à la Sainte Ligue. À cette aune, le projet de Floride arrive trop tardivement, contrairement à celui de la Nouvelle-France plus prometteur.



Le réseau commercial de Rouen au XVI[e] siècle.



▸ Planisphère de Nicolas Desliens, cartographe normand (1566).
L'école hydrographique de Dieppe compte au début du XVIIe siècle, 11 cartographes (dont Guillaume Le Vasseur, Guillaume Le Testu et Pierre de Vaulx). BNF.

DES TREIZE COLONIES À LA FRANÇAISE ?

Fréquentés dès le début du XVIe siècle par les pêcheurs bretons, normands, bayonnais ou basques, les bancs de Terre-Neuve favorisent le contact avec les autochtones du continent. De la morue, on passe à la fourrure, sans oublier la recherche d'un passage vers les Indes. Soutenu par François Ier, Jacques Cartier l'imagine dans le Saint-Laurent avant de céder aux mirages de l'or et des diamants et de passer à côté de la fondation d'une Nouvelle-France.

D'abord la pêche

Généreusement dotée en sel, l'or blanc, la France jouit en matière de pêche d'un avantage comparatif hors du commun. La conservation du poisson représentant un coût modique, reste à trouver les bancs les plus intéressants. C'est au début du XVIe siècle que Terre-Neuve révèle son immense potentiel, lançant ainsi la grande saga des *terra-neuvas*.

Les Normands sont précurseurs – on trouve trace de Jean Denys, d'Honfleur, dès 1506 et de Thomas Aubert, originaire de Dieppe deux ans plus tard – et Rouen s'impose assez vite comme un grand centre de redistribution. Mais loin de se limiter à la Normandie, cette pêche lointaine s'élargit à l'ensemble des ports français : Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne, Le Tréport… La Bretagne n'est pas en reste puisqu'on estime à une soixantaine le nombre de ports impliqués de près ou de loin dans cette activité, de Saint- Malo à Cancale en passant par Saint-Briac, Bréhat ou Saint-Pol de Léon.

Régulière à compter des années 1510, très rentable, l'aventure des *terra-neuvas* se maintient à un haut niveau jusqu'aux années 1580, tournant à partir duquel l'intensité décroît, en raison non seulement des guerres de religion mais aussi d'un refroidissement climatique, à l'origine d'une raréfaction des ressources halieutiques. Reste que chaque année, sur la période la plus active (1550-1580), de véritables flottilles portant quelques 10 000 marins traversent l'Atlantique Nord dans les deux sens.







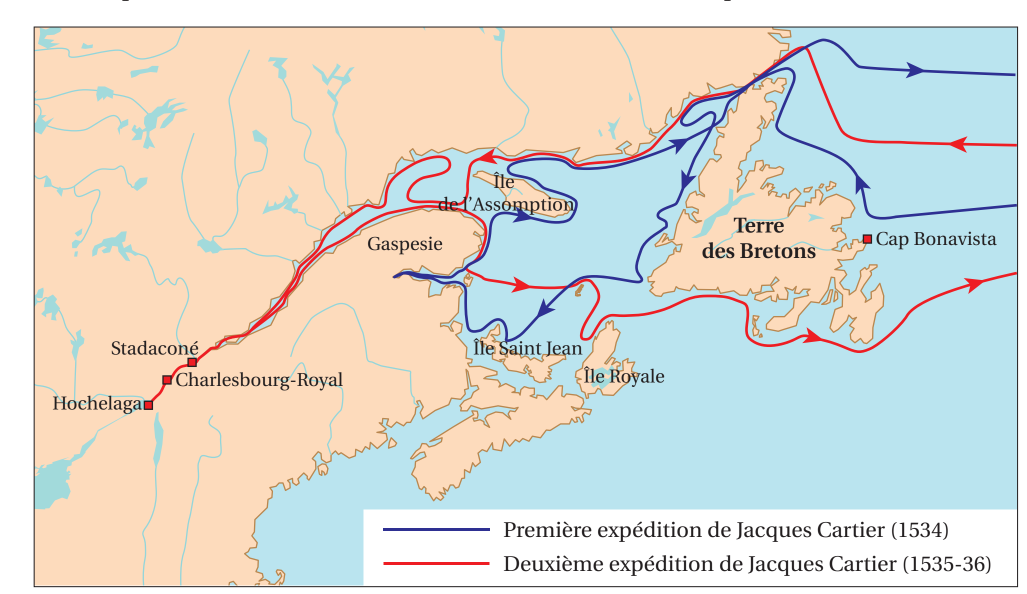
Et ce pour une pratique de plus en plus diversifiée. De la morue on passe aux baleines, phoques, morses, éléphants de mer, autant d'espèces dont les graisses et l'huile servent à la fabrication des chandelles, du savon mais aussi à la teinture des draps. La morue elle-même induit l'exploration d'autres secteurs : à l'inverse de la morue dite verte – directement salée sur le bateau –, la morue séchée nécessite des installations à terre, favorisant ainsi le contact avec les Indiens. Assez rapidement un système de troc voit le jour, les Européens se procurant fourrures de morse, phoque, caribou mais encore d'orignal, de rat musqué, de loutre, aussi bien que de martre et d'ours pour les écouler à leur retour. De résiduel au début du XVIe siècle, ce phénomène prend une réelle ampleur à compter des années 1550. Cette connaissance de la région et les liens noués avec les autochtones vont peu à peu faire germer des projets d'installation plus durable.

S'établir

L'idée d'un établissement au Canada ne vient que progressivement, au rythme des voyages de Jacques Cartier et comme succédané à la découverte d'une voie vers la Chine. Car la volonté première est de réitérer le coup de Magellan en trouvant un passage par le Nord. Giovanni da Verrazzano avait, comme nous l'avons vu, opéré une première tentative en 1524 et les informations tirées de cette expédition, ajoutées à une cartographie de plus en plus précise de la zone autour de Terre-Neuve, laissaient espérer dix ans plus tard un succès.

Habitations et ateliers, scènes de l'industrie et fabrication de l'huile de morue.
Extraits de « La pêche de la morue à Terre-Neuve », article de Fulgence Girard paru dans *Le Monde illustré* en 1858.

Restait à trouver l'explorateur idoine. Verrazzano ayant été dévoré par les cannibales en 1528, François Ier s'entiche d'un grand bourlingueur malouin, présenté à la cour en 1532, Jacques Cartier. Fréquentant Terre-Neuve de longue date, il semble présenter toutes les qualités pour réussir là où tant d'autres ont échoué. Deux petits navires, le *Triton* et le *Goéland* lui sont confiés avec lesquels il met le cap sur les Amériques le 20 avril 1534. Méthodique, il entreprend son exploration en partant du cap Bonavista, point extrême atteint par Verrazzano. Contournant la terre des Bretons par le Nord, il reconnaît



Les expéditions de Jacques Cartier au XVIe siècle.

l'île Saint Jean (Prince Edouard), la côte orientale de l'Acadie, la Gaspesie, l'île de l'Assomption (Anticosti) mais découvre surtout l'embouchure du Saint-Laurent. Persuadé d'avoir trouvé le fameux passage, il regagne Saint-Malo dès le mois d'août afin de préparer l'expédition qui devait mettre au jour la deuxième voie vers le Pacifique. Trois navires sont cette fois de la partie : la *Grande Hermine*, la *Petite Hermine* et l'*Emerillon*. Quittant la France le 19 mai 1535, les bâtiments parviennent à remonter le Saint-Laurent jusqu'à Stadaconé (Québec) et Hochelaga (Montréal) où ils subissent un hivernage éprouvant, les équipages, atteints par le scorbut, ne devant leur salut qu'aux Indiens et à leur décoction d'aiguilles et d'écorces de pin. Relations ambiguës : le désir de Cartier d'aller toujours plus avant sur le Saint-Laurent se heurte aux réticences de ses hôtes qui craignent la perte de leur lien privilégié avec les Blancs à la faveur de rencontres avec des tribus adverses. Une troisième expédition voit le jour en mai 1541 avec cette fois un double objectif : la recherche du fameux passage mais aussi la mise en valeur de ces terres par un peuplement européen. Si Cartier est une fois encore à la manœuvre, il doit tenir compte du lieutenant général du Canada, Jean-François de la Roque, seigneur de Roberval, chargé de l'administration de la Nouvelle-France. Ce dernier, devant embarquer près de 200 colons – hommes et femmes – mais aussi des vivres et du bétail, prend du retard et



Jacques Cartier remonte le Saint-Laurent, Théodore Gudin, XIXe siècle.
Musée national de la Marine.

consent à ce que son pilote le devance afin de préparer son arrivée. Le Malouin érige le fort de Charlesbourg-Royal, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Rouge, et fait une découverte fortuite – de l'or et des diamants. Cédant aux mirages de l'eldorado, il met le cap sur la France, croise le lieutenant général du Canada aux abords de Terre-Neuve, l'abandonne et touche enfin Saint-Malo pour découvrir que ses richesses ne sont que de la pyrite et du quartz… Privé du meilleur connaisseur de la zone, Roberval persiste tout de même mais, devant l'hécatombe due à l'hivernage – près de 50 morts –, décide de rapatrier sa petite troupe, mettant ainsi un point final à la première tentative d'implantation française au Canada. On se tourne désormais vers des contrées jugées plus accueillantes, le Brésil et la Floride. C'est dans ce manque de constance que la responsabilité de nos souverains doit être jugée. Persister dans le projet de Nouvelle-France aurait pu laisser espérer une implantation durable un siècle avant Champlain et par conséquent un rapport de force démographique entre anglophones et francophones radicalement différent. L'Amérique du Nord aurait en effet eu de bonnes chances d'être française. Mais nos provinces maritimes, privées d'un soutien durable, ont été contraintes de réduire la voilure et d'entamer une reconversion certes remarquable mais à une toute autre échelle.

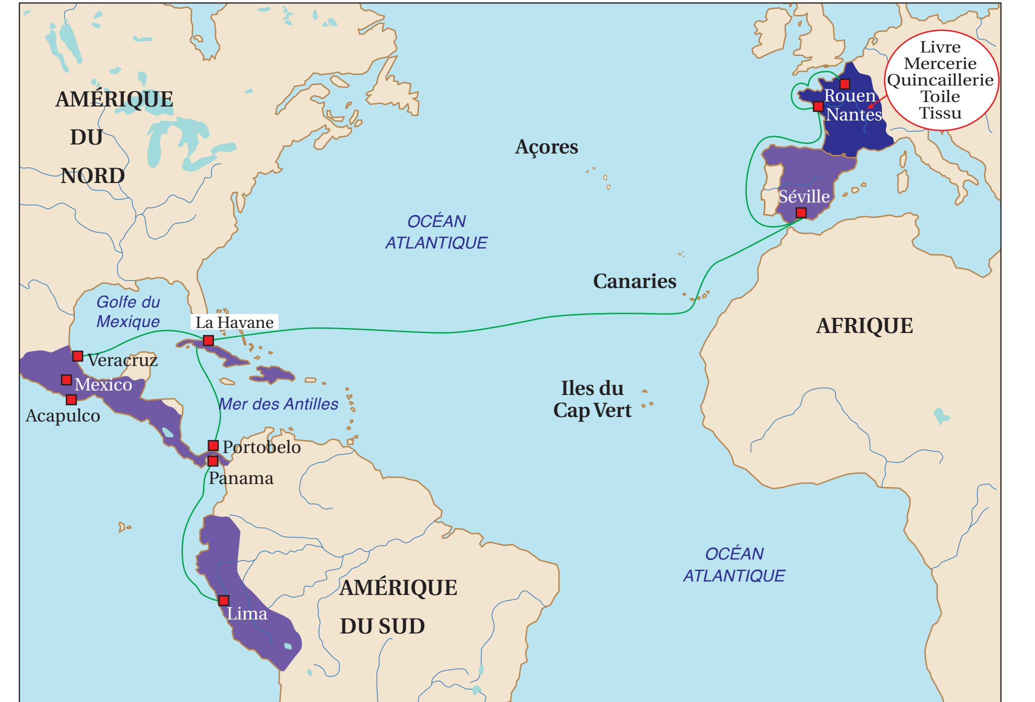
Réduire la voilure

Contraints d'abandonner le Brésil, nos négociants trouvent une compensation en s'insérant dans le gigantesque circuit d'échanges qui se met en place entre l'Espagne et ses dépendances américaines.
Si l'implantation en Amérique du Nord est, elle aussi, abandonnée, les liens sont à l'inverse maintenus avec les autochtones grâce aux fourrures dont s'entiche la haute société parisienne.
Sur un autre front enfin, l'alliance de François Ier avec Soliman le Magnifique ouvre les portes de l'empire ottoman aux cités maritimes du royaume, premiers jalons d'un commerce levantin sur lequel la France va bientôt régner en maître.

D'un eldorado l'autre

Si la confrontation avec les Habsbourg pèse sur l'implantation de colonies, elle n'est pas sans incidence non plus sur le négoce au long cours, chaque trêve – traités de Crépy-en-Valois de 1544 ou de Vaucelles de 1556 – étant émaillée d'interdictions de commercer avec les Indes occidentales, que les Hasbourg considèrent comme leur chasse gardée. Pression identique chez les Portugais, les lettres patentes d'août 1537 et de décembre 1538 proscrivant la présence française au Brésil et en Guinée voient même leur champ d'application s'élargir le 20 octobre 1547, date à laquelle il est « fait défense d'aller aux terres du roi du Portugal ». Chaque défaite resserre un peu plus les possibilités des armateurs et commerçants français, le traité de Cateau-Cambrésis de 1559 mettant un point final aux lignes maritimes patiemment édifiées et obligeant nos cités portuaires à s'inventer de nouveaux marchés. De façon paradoxale, c'est en Amérique hispanique qu'ils se trouvent. Tournées jusqu'alors vers les échanges avec les autochtones, les cités portuaires françaises se muent progressivement en fournisseurs des colons espagnols en produits de consommation courante. Ce vaste marché, d'ailleurs accru par l'union avec le Portugal de 1580, échoit à la France du fait d'une triple conjonction : des liens commerciaux séculaires, une capacité à fournir de nombreux produits issue de l'époque de Louis XI mais aussi une série de circonstances heureuses.

Rançon de la paix de Cateau-Cambrésis, les liens antédiluviens noués par les différentes communautés ibériques implantées en France avec leur contrée d'origine se réactivent, permettant de bâtir de nouveaux flux. La Castille est désormais à la recherche de toiles, de tissus légers mais aussi de mercerie, de quincaillerie ou encore de livres, toutes choses dont la *Carrera de Indias* de Séville, seul point d'entrée et de sortie des échanges avec le Nouveau Monde, est friande.



Les lignes maritimes de l'empire espagnol au début du XVIe siècle.

Or ces trafics, tenus encore dans la deuxième moitié du xve siècle, par des firmes italiennes, haut-allemandes, suisses ou catalanes – qui ne se privaient pas d'ailleurs d'expédier via les relais lyonnais et marseillais les toiles du Bugey, du Beaujolais ou du Bas-Dauphiné – vont s'arrimer dans quelques ports français suite à une série de coups de main du destin.

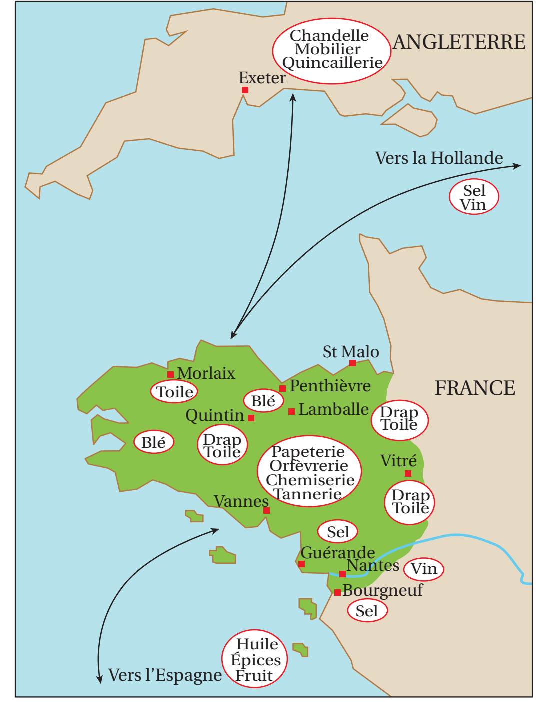
Nous avons vu l'importance du rétablissement de la paix avec l'Espagne mais la guerre avec les Pays-Bas de 1566 et la rupture de toute relation avec l'Angleterre deux ans plus tard jouent sans doute un rôle aussi important. Privés d'accès au marché espagnol, les Anglais laissent la porte ouverte aux négociants français permettant à Rouen et Nantes de se développer, et à Saint-Malo d'ouvrir une page fastueuse de son histoire.

Car l'autre facteur bénéfique est l'intégration de la Bretagne au sein du royaume avec l'union perpétuelle de 1532 qui accroît les capacités d'échange maritime de notre pays. Bien aidée par son duc, François II, qui signe des traités de commerce avec l'Angleterre en 1468, le Portugal en 1471, la Hanse en 1478, l'Espagne en 1483 – sans compter la bulle de Sixte IV par laquelle il obtient l'autorisation pour ses sujets de commercer avec l'empire ottoman –, la province devient, au mitan du xve siècle un intermédiaire incontournable des liaisons entre l'Atlantique et la Manche/mer du Nord.



Vue de Saint-Malo. Planche pour *La Topographie française*, Claude de Chastillon, 1641. BNF.

Les Bretons ont su jouer de leur autonomie pour capter les liaisons avec l'Angleterre. Ce trafic devient vite un axe essentiel de leur négoce, 80 navires par an relâchant dans le seul port d'Exeter. Le sel de Bourgneuf et de Guérande s'exporte naturellement tout comme le vin du pays nantais mais aussi les céréales du Tregonois, de Penthièvre ou encore la viande salée, le poisson, les parchemins et bien entendu les draps et toiles, fines ou grossières, originaires de Vitré, Lamballe ou Quintin. L'import est constitué de chandelles, de mobiliers et de toutes sortes d'objets fabriqués.



Le réseau commercial de la Bretagne au début du xvie siècle.

Quelques centres maritimes émergent. Vannes, dotée d'un artisanat actif à base de papeterie, parcheminerie, tannerie ou orfèvrerie, Morlaix dont les toiles fines commencent à acquérir une certaine renommée et surtout Saint-Malo, seul port cosmopolite du duché avec une forte présence espagnole et une implantation précoce à Lisbonne (1412) ou en Andalousie (1469). Reste que cet essor repose encore sur une écrasante majorité de petits navires réalisant des circuits courts : les « fleuins », grandes barques mues à la voile et à la rame, ont une capacité d'emport de 10 tonneaux, les « escaffes » atteignant quant à elles péniblement les 15 à 20 tonneaux, bien loin des caraques génoises. Si l'étroitesse du crédit explique pour partie

ce type d'armement, les capacités portuaires ont aussi leur part de responsabilité. Ici comme sur le reste du littoral français, les havres sont des ports d'échouage difficiles d'accès et aux équipements déficients. Saint-Malo n'est dotée de son premier quai qu'en 1581 et si des entrepôts, en aval de la Fosse, voient le jour à Nantes, les liaisons entre mer et fleuve demeurent particulièrement ardues du fait des multiples ponts sur la Loire qui compliquent les transbordements.

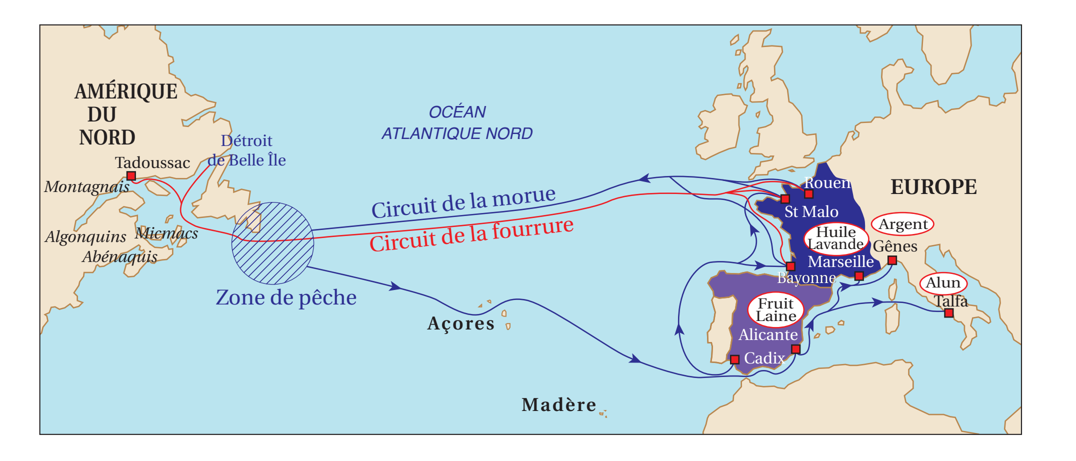
La période 1380-1470 est cependant caractérisée par un essor bien réel avant que les querelles autour de la succession de François II ne brisent cet élan. Seul le mariage de son héritière Anne avec Charles VIII permet un redémarrage mais ce, au tout début du XVIe siècle seulement. Les échanges vont progressivement se centrer sur la Péninsule ibérique, céréales, toiles et tissus s'échangeant contre huiles, épices ou fruits – singulièrement les oranges, revendues à prix d'or. Terre-Neuve n'est bien évidemment pas oubliée, la pêche se trouvant même à l'origine de nouveaux trafics qui, s'ils ne font pas oublier l'échec de la colonisation, maintiennent le lien.

Mieux vaut vendre la peau de l'ours…

Si les projets de colonisation à Terre-Neuve sont remisés – les souverains ont d'autres préoccupations –, le lien avec les autochtones se renforce du fait d'un nouveau négoce, celui

de la fourrure. L'affaire n'est pas nouvelle : la morue séchée avait induit des contacts avec les Indiens, des échanges informels, mais à compter des années 1580, la traite se structure en activité autonome.

Diverses raisons expliquent ce phénomène. En premier lieu, la recherche d'une diversification pour faire face à la raréfaction des ressources halieutiques : la morue ne rapportant plus autant, la baleine et les fourrures sont désormais recherchées. Et ce d'autant plus que les gains se révèlent appréciables. En 1581, par exemple, des commanditaires bretons réalisent à la revente un bénéfice de 14 pour 1. La raison ? La remise au goût du jour d'une mode du XIVe siècle, celle des chapeaux de feutre qui fleurissent bientôt les chefs de la noblesse et de la haute bourgeoisie. Le duvet du castor se retrouve très vite particulièrement prisé des chapeliers et autour des années 1570, c'est l'ensemble des peaux



Les circuits d'échange de la morue et de la fourrure.

nord-américaines qui envahissent les étals des pelletiers parisiens. Un élément conjoncturel joue dans ce triomphe : la chute de l'offre russe liée à la guerre entre la Suède et la Russie.

Autant d'éléments expliquant la professionnalisation du secteur dans les années 1580-90 avec la mise en place d'un véritable réseau structuré autour de lieux de rendez-vous. Ainsi, le détroit de Belle-Ile, longtemps centre principal des échanges, est-il abandonné par les Basques qui remontent le Saint-Laurent vers Tadoussac, à l'embouchure du Saguenay, lieu de rassemblement estival des Indiens Montagnais et zone d'activité privilégiée de leurs baleiniers. Car les bâtiments affrétés spécialement pour la traite n'abandonnent jamais totalement la pêche, cette dernière servant d'appoint précieux. Aux Basques s'ajoutent rapidement les Bretons mais aussi les Normands au point d'engendrer une concurrence si vive qu'elle débouche sur des menées criminelles : Jacques Noël, neveu de Jacques Cartier, perd ainsi trois navires en 1587 du fait d'un incendie qui n'a rien d'accidentel.

Cet activisme persistant des négociants français pousse la monarchie à imaginer un modèle économique qui fera florès, celui de la sous-traitance. Alors que François Ier finançait les expéditions de Cartier, Henri III, quant à lui, impécunieux, préfère la concession de privilèges commerciaux, contre la création d'établissements permanents. En 1578, le roi nomme ainsi Troïlus de Mesgouez, sieur de La Roche et gouverneur de Morlaix, « vice-roi des dites terres neuves et pays qu'il prendra et conquerra sur lesdits barbares » mais avec un succès mitigé. Son premier voyage tourne court dès 1578, son navire étant capturé par les Anglais, et le second, en 1584, ne connaît pas meilleur sort, son plus grand navire faisant naufrage au large de Brouage. Persistant, le natif de Landerneau n'abandonne pas ses projets – nous le verrons une fois de plus à la manœuvre avec Henri IV.

Reste que ce nouveau modèle de colonisation ne laisse pas indifférent un certain nombre de négociants qui y voient le moyen d'éliminer la concurrence. Ainsi Jacques Noël, déjà évoqué, se drapant dans l'héritage de son oncle, sollicite et obtient d'Henri III, le 12 janvier 1588, le monopole exclusif des mines et fourrures du Saint-Laurent pour 12 ans. En retour, il s'engage à bâtir des forteresses dans la zone et à la peupler. Il se voit concéder, par ailleurs, le droit de recruter 60 hommes et femmes par an dans les prisons afin de mener à bien son projet. Ambition vite déçue : le monopole est révoqué le 9 juillet 1588 sous la pression des négociants malouins. Ces échecs répétés sont les premiers d'une longue liste, les marchands intéressés par le monopole l'étant beaucoup moins par une colonisation qui pèse sur leurs profits. Ce modèle de sous-traitance n'est en fait que le cache-misère d'un État souffreteux.

Il n'en demeure pas moins que les liens avec la Nouvelle-France sont maintenus, offrant au moins une promesse d'avenir. Un peu à l'image du Levant, zone jusque-là dévolue aux Italiens, mais dans laquelle la France fait une entrée en force.

Carte de l'Atlantique, Pedro Reinel, 1504.
Bayerische Staatsbibliothek.

Les promesses du Levant

Nous avons déjà évoqué les déconvenues liées au commerce levantin, les Galées de France se trouvant dans l'incapacité de concurrencer les maîtres du jeu vénitiens et génois. La concentration des échanges à Marseille décidée par Louis XI ne change rien à l'affaire, la cité phocéenne restant cantonnée à un rôle périphérique. Lyon joue son rôle dans cette marginalisation. Plus grand centre économique du royaume, la ville assure au milieu du XVIe siècle le tiers des achats français et une bonne part de l'export. On y trafique de tout : le textile évidemment – soie, soie grège, draps – mais aussi les épices, les produits métallurgiques et de plus en plus les livres, devenus, dès 1500, un des principaux postes à l'export. Place internationale de crédit dans la main des banques italiennes, elle participe au financement des grandes expéditions maritimes du Ponant mais se garde bien de soutenir les projets tournés vers la Méditerranée où le risque de concurrence frontale avec ses mentors est trop grand.

Deux faits vont changer la donne : l'alliance avec la Sublime Porte d'abord, la reprise de la guerre entre Venise et l'empire ottoman ensuite. François Ier, entouré de possessions Habsbourg, déçu dans ses projets d'alliance avec Henri VIII, se résout à se tourner vers les « infidèles ». Un certain nombre d'opérations conjointes seront menées – Barberousse, terreur des chrétiens, hivernant même à Toulon en 1543 – mais sans que le cours de la guerre en soit modifié. Seules demeurent une alliance durable – jusqu'à l'invasion de l'Egypte par Bonaparte – et, ce qui nous intéresse ici, une chance pour Marseille.



Vue de Constantinople, *Cosmographie universelle*, Sebastian Munster, 1550.

Les négociants phocéens obtiennent en effet une liberté de circulation dans les eaux ottomanes mais aussi une série de facilités, notamment à Alexandrie, qui vont favoriser une montée en puissance dynamisée par les conflits récurrents entre Venise et la Sublime Porte. À compter de 1573, des consulats s'ouvrent dans les différentes échelles – l'autre nom des escales – permettant de couvrir la Grèce continentale, insulaire mais aussi l'Anatolie, la Syrie et bien entendu l'Egypte.

Les importations sont constituées d'épices auxquelles s'ajoutent les textiles – la soie d'abord puis le coton et les toiles –, le blé, le riz, l'orge – mais en petite quantité, la Porte souhaitant les conserver pour son « marché intérieur » – et puis, et de plus en plus, des matières premières pour l'industrie locale : huiles, cendres et barilles pour les savonneries, cuirs pour les tanneries, cire pour les blanchisseries ou encore textiles bruts (laine, poils de chèvre, coton). Hormis les draps de Languedoc, peu de productions trouvent en revanche les faveurs d'Ottomans attirés avant tout par le précieux argent.

Le sucre est un autre pilier des intérêts normands en Méditerranée. Découverte en Palestine, dans les plaines irriguées autour de Jéricho, la canne intéresse immédiatement les Croisés qui la transplantent à Chypre, en Crète puis à l'ensemble des îles de la mer Egée avant de l'essaimer au gré de leur retrait : Sicile, Espagne du Sud, Madère puis les



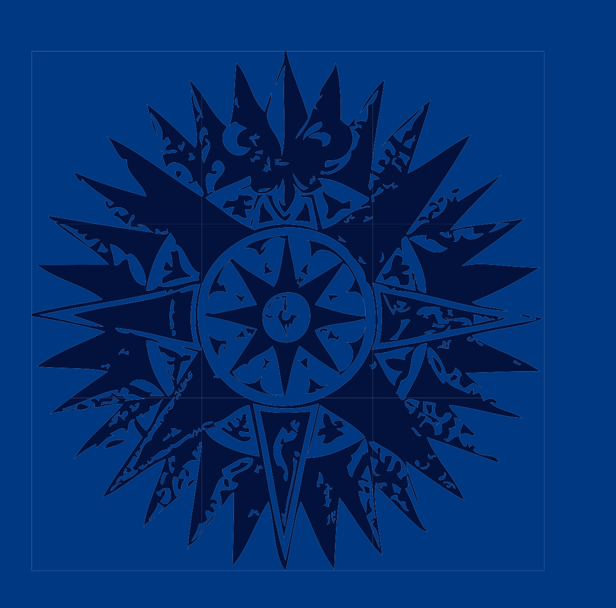
Canaries avant qu'elle ne franchisse l'Atlantique. Ce secteur est une chasse gardée de Rouen. Établissant une factorerie dès 1510 au Maroc, les Normands profitent de leurs excellentes relations avec le Sultan pour mettre la main sur les meilleurs moulins.

Le circuit des échelles au Levant au XVIe siècle.

Si bien qu'au tournant des années 1550, Rouen échange ses toiles contre du sucre blanc. Dernière étape de cette aventure sucrière, une raffinerie voit le jour dans l'ancienne cité ducale en 1560, autre manière de maximiser les profits en maîtrisant l'amont et l'aval. Les affaires sucrières et l'implantation au Maroc génèrent d'autres échanges au premier rang desquels celui centré sur l'alun, le précieux mordant dont a besoin le textile rouennais. Mazarron, à l'est de l'Espagne, tout comme Talfa, non loin de Rome, s'habituent ainsi à voir passer les navires des descendants des Vikings.

Aux alentours de 1570, la France met également la main sur un autre secteut important : le marché méditerranéen de la morue, produit indispensable aux catholiques pour faire maigre. Dans ces années-là, près de 500 navires et 12 000 pêcheurs font le voyage de Terre-Neuve avant d'enchaîner par la « saison de commerce » dans la *Mare Nostrum* d'où l'on rapporte vin, huile d'olive, fruits secs, laine de Barbarie ou d'Espagne.

Autant de signes d'un dynamisme maritime persistant mais menacé par la montée en puissance des concurrents hollandais et anglais et, paradoxalement, par l'État. La tentation du monopole sur les circuits coloniaux commence en effet à poindre, seule ombre au tableau du siècle d'or.



Le siècle d'or (1598-1672)



La fin des guerres de religion ouvre une période inédite. Non seulement des chefs d'État s'intéressent à la mer mais surtout, ils se succèdent. Premier de cette lignée, Henri IV réalise, en 1601, à l'occasion de l'arrivée de sa future épouse, qu'un seul navire français est en mesure d'accompagner l'escadre de Marie de Médicis. En 1605, la Marine disposera de cinq bâtiments, et en 1610, d'une douzaine. Effort non négligeable mais en deçà des ambitions d'Henri IV qui a souffert de l'absence d'un ministre partageant ses vues : si Sully et le roi sont d'accord sur les questions touchant aux « labourages et pâturages », la mer les divise. C'est donc seul que le Vert Galant appuie les divers projets de colonisation émaillant son règne, en Nouvelle-France et au Brésil. Seul le Levant fait l'objet d'un consensus mais il y est question de commerce, non de colonies.

Détail d'un portulan dessiné par Pierre Desceliers, cartographe de l'école de Dieppe, en 1550. British Library.

Vient l'anarchie Concini puis Richelieu. Le modèle est ici inversé : Louis XIII n'a que peu d'affinités pour les choses de la mer contrairement à son principal ministre. Poitevin, l'évêque de Luçon connaît parfaitement son rivage d'Aunis et l'importance de La Rochelle. Pas de hasard par conséquent si le domaine maritime sera une de ses préoccupations constantes et ce dans toutes ses dimensions – structure administrative, construction navale, commerce et colonie. Une œuvre considérable est léguée à ses successeurs. Car, et c'est peut-être le point essentiel, il laisse des successeurs : Mazarin pour les affaires de l'État, Nicolas Fouquet pour celles de la mer. Membre de la Compagnie des Cent-Associés, le seigneur de Vaux passe le témoin à son ennemi juré Colbert, proche d'atteindre l'*imperium* en mer… n'était Louis XIV. L'étau Habsbourg brisé à l'issue de la guerre de Trente Ans en 1648, la France, adossée à son alliance protestante, est à cette date maîtresse du jeu européen. La guerre de Dévolution, première du règne personnel de Louis XIV marque un point de bascule, car les avancées françaises en Flandres consacrées par le traité d'Aix-la-Chapelle (1668) inquiètent les alliés hollandais. L'heure est donc à la tempérance mais, assoiffé de gloire, le roi-Soleil entend asseoir sa domination sur le continent, et écraser l'insolente Hollande. Là se trouve la faute majeure de son règne, à la suite de laquelle jamais plus la France ne pourra prétendre à une domination des océans.

Du point de vue commercial, la période est marquée par un tropisme fâcheux, celui de la compagnie à monopole. Quand François Ier s'efforçait de soutenir les acteurs privés en les dotant d'infrastructures portuaires – Le Havre – ou des moyens de disposer de connaissances scientifiques – école d'hydrographie –, Henri IV, Richelieu et Colbert ne voient de salut que dans les entreprises étatiques. Confisquant des secteurs entiers du négoce, les compagnies françaises ne bénéficient pas du dynamisme des acteurs privés quand leurs homologues hollandaises ou anglaises, soutenues certes par l'État, en sont l'émanation.

Outre ce chamboulement, le secteur doit affronter une redistribution des cartes portuaires : Rouen vit son crépuscule, Saint-Malo inaugure son règne et La Rochelle, longtemps rentière de son économie viticole, s'impose sur les circuits de la Nouvelle-France.



Embarquement de Ruyter et de Witt au Texel, 1667, Eugène Isabey, 1850. Dépôt du musée du Louvre - Département des Peintures. Musée National de la Marine / P. Dantée.



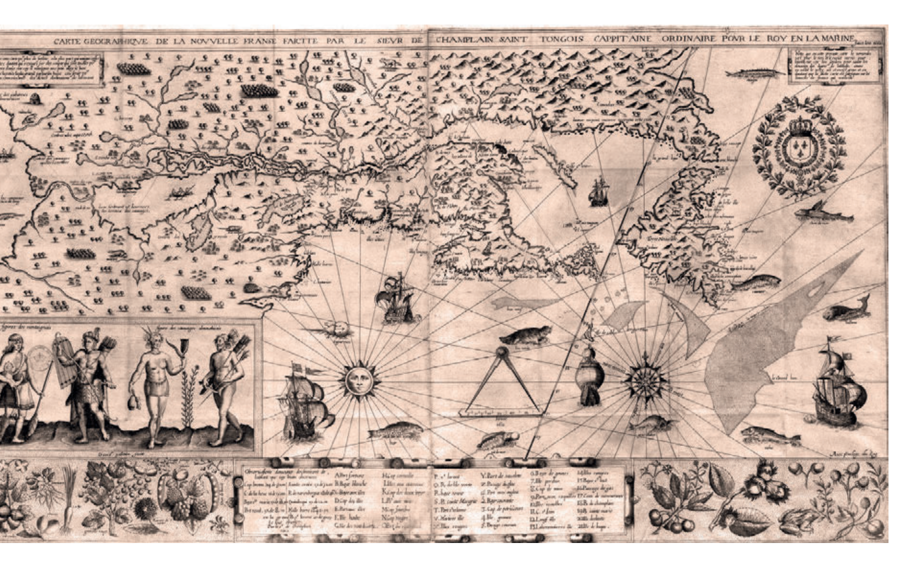
Henri IV en armure.
Gravure par Thomas de Leu, 1593.
Musée national du château de Pau / Jean-Yves Chermeux.

HENRI IV, L'AMOUREUX DES MERS

La fin des guerres de religion et la paix avec l'Espagne offrent à la France de nouvelles perspectives maritimes. Epris de mer, Henri IV cherche à développer la colonisation dans laquelle il voit l'avenir. Les résultats ne seront pas toujours à la hauteur des espérances mais les bases d'un développement ultérieur sont posées, notamment par la fondation de Port-Royal en 1604 et de Québec en 1608. En parallèle, Rouen et Marseille se replient sur des fonctions d'entrepôt à fins de réexportation, Saint-Malo seul explorant de nouveaux espaces.

La mer et les femmes sont les grandes passions du Vert Galant. Tout autant volage dans ses conquêtes féminines que dans le domaine maritime, il privilégie les passades et disperse ses moyens quand il faudrait de la continuité et de la concentration sur quelques objectifs bien identifiés. Qui plus est, Sully refuse son soutien à une expansion outre-mer dans laquelle il ne voit que gabegie. Dans ces conditions, l'enracinement de la Nouvelle-France apparaît comme un petit miracle.

La Nouvelle-France, enfin



Carte de la Nouvelle-France par Samuel de Champlain, 1612.

La paix de Vervins signée avec l'Espagne et l'Edit de Nantes ouvrent de nouveau la France aux aventures ultra-marines mais dans un contexte passablement différent : Provinces-Unies et Angleterre entrent dans le jeu, et les places deviennent chères. Amoureux des mers au point de commander le portrait de Francis Drake, Henri IV s'attaque dès 1598 à des projets coloniaux, mais sur le mode de la sous-traitance. Vingt ans après, Troïlus de Mesgouez réendosse son titre de lieutenant général du roi pour « les pays de Canada, Hochelaga, Terres neuves, Labrador, rivière de la Grand Baye et terres adjacentes » et cingle vers la Nouvelle-France. Doté d'un unique navire, il embarque une cinquantaine de colons avec pour objectif une implantation sur l'île de Sable, au large de l'Acadie. Ravitaillé chaque année, ce petit noyau vivote jusqu'en 1602, date à laquelle le bateau de France fait défaut : seuls onze survivants seront découverts et rapatriés.

Simultanément, une autre tentative voit le jour, centrée sur le Saint-Laurent. En échange du monopole du trafic fluvial, un membre de l'entourage d'Henri IV, Pierre de Chauvin de Tonnetuit, fonde un établissement à Tadoussac. L'hivernage est terrible et sur les 16 hommes laissés sur place, il n'en demeure qu'une poignée recueillis par les Montagnais. Faisant du passé table rase, on confie alors le monopole canadien à Aymar de Chaste, catholique rallié au Bourbon, qui endosse le titre de vice-roi de la Nouvelle-France. Sachant s'entourer, il confie la direction d'un premier voyage au Malouin François Pont-Gravé, partenaire de Chauvin, qui rencontre à cette occasion un natif de Brouage, Samuel de Champlain. À la fois guide et mentor de Champlain, François Pont-Gravé jouera un rôle décisif dans les débuts difficiles de Québec en assurant l'approvisionnement annuel du petit poste : sans ce duo, pas de Nouvelle-France.

Mais n'anticipons pas et revenons à 1603. Remontant le Saint-Laurent, les Français gagnent Tadoussac où ils profitent des tabagies (cérémonies) qui s'y déroulent du 27 mai

au 9 juin pour nouer avec les Montagnais et les Algonquins une alliance qui se révèlera aussi durable que précieuse car donnant accès aux circuits de la traite de la puissante confédération des Hurons. C'est donc un vaste réseau qui se met en place et s'étire jusqu'aux Grands Lacs et la baie d'Hudson. Revers de la médaille, les Français sont contraints de se positionner dans les guerres indiennes : les Iroquois deviennent des ennemis redoutables. Reste que l'appui des autochtones, même s'il n'est pas unanime, est indispensable à toute réussite coloniale et, à ce titre, les tabagies de Tadoussac sont fondatrices.

En 1604, Pierre du Gua de Mons succède à Aymar de Chaste, décédé, comme adjudicataire du monopole de la traite avec le titre de lieutenant général en Amérique septentrionale. Décidé à tourner ses efforts vers l'Acadie, il embarque les indispensables Pont-Gravé et Champlain dans une aventure qui consiste à choisir un endroit propice pour un établissement, en éprouver les conditions d'accueil avant de penser à un peuplement. Le choix se porte sur une île à l'embouchure de la rivière Sainte-Croix mais un hivernage désastreux – 35 morts sur 79 colons – conduit à transférer les survivants dans un lieu repéré par Pont-Gravé et Champlain. Protégé des vents du Nord-Ouest et situé sur un lagon à l'est de la baie française, le site est particulièrement bien choisi. Baptisé Port-Royal, il est immédiatement concédé à Jean de Poutrincourt par Pierre du Gua de Mons, alors désireux de se recentrer sur le Saint-Laurent.



Algonquins vers 1700.
Bibliothèque de la ville de Montréal.



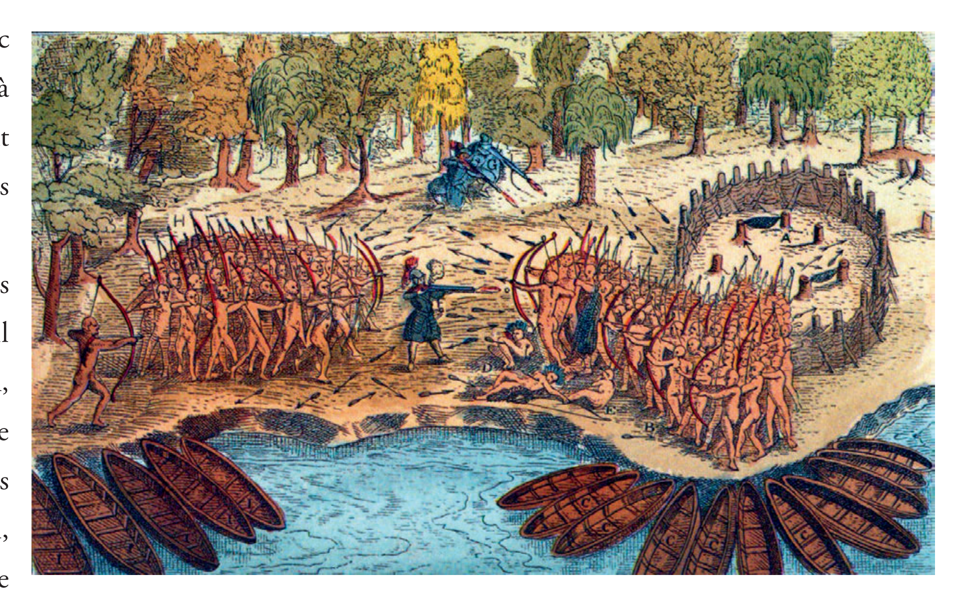
Les implantations coloniales en Amérique sous Henri IV.



Mais Basques, Rochelais, Bretons et Normands – discrètement appuyés par Sully, farouche opposant à l'aventure coloniale – font le siège du roi pour abolir ce monopole. En 1607, Henri IV cède aux pressions et ordonne le rapatriement des colons en France. Poutrincourt, malin, réussit à prolonger l'affaire en se plaçant sous le patronage du pape et en réorientant sa colonie dans une direction évangélisatrice avec les Jésuites à la manœuvre. Du Gua de Mons, quant à lui, harcèle le Bourbon et arrache une reconduction de son privilège pour un an, délai qu'il met à profit pour armer deux navires confiés au duo Pont-Gravé/Champlain. Ils ont pour mission de fonder sur le Saint-Laurent un poste de colonisation et s'arrêtent sur Québec où Champlain débarque le 3 juillet 1608. Le site réunit des qualités exceptionnelles : stratégiques – les canons tiendront sous leurs feux tout navire de passage – mais aussi économiques, la vallée du Saint-Laurent ouvrant sur les tribus de l'intérieur, moins familières avec la traite et donc moins

dures en affaires que des Montagnais qui commercent depuis un siècle avec les Européens. Ce petit îlot, porté à bout de bras par Champlain, survit à la régence de Marie de Médicis, aux premiers temps de Louis XIII, avant de trouver en Richelieu un soutien décisif. La Nouvelle-France compte alors une centaine d'habitants.

Maigre résultat en apparence mais qui a le mérite d'exister, les ambitions ultra-marines contemporaines n'ayant laissé que des cendres. Ainsi en est-il de la Guyane, où René-Marie de Montbarrot est nommé lieutenant général, et plus encore de la France Équinoxiale, colonie fondée en 1612 autour de la ville de Saint-Louis du Maranhão. Cette implantation vient de loin, des inévitables Rouennais qui, plutôt que d'abandonner leur rêve brésilien, ciblent les zones où le maillage portugais est plus lâche. Le Pará intéresse mais surtout le Maranhão, plus proche de la France. Dès les années 1580, nos Normands établissent des comptoirs pour l'exploitation du bois de Brésil en s'appuyant sur les Indiens Tupinambas, qu'ils soutiennent dans leur lutte contre les petits établissements lusophones. En 1595, des implantations côtières un peu plus étendues voient le jour entre l'île de Maranhão et l'Amazone et retiennent l'attention d'Henri IV qui nomme un vice-amiral des côtes du Brésil, Daniel de La Ravardière. La sous-traitance est là encore le mot d'ordre et en 1612, ce sont près de 500 hommes et une mission de Capucins qui mettent les



Défaite des Iroquois au lac Champlain. Œuvres de Champlain, t. III.

voiles pour se rendre dans la région. Daniel de La Ravardière est nommé « lieutenant du roi de France en l'île de Maragnan » par la régente Marie de Médicis avec pour mission de fonder la ville de Saint-Louis. Ce projet ne réussit pas mieux que les précédents et ce malgré la réception en 1613-1614 d'ambassadeurs tupinambas qui sont menés au Louvre afin de rendre hommage au roi de France et soumettre « leur terre et leurs personnes à son sceptre ». La colonie est démantelée le 4 novembre 1615 par les forces portugaises.

Frustrante à bien des égards, cette période témoigne de l'impécuniosité de l'État, contraint de s'en remettre aux marchands ou religieux pour assouvir ses ambitions outre-mer, mais enracine au moins des îlots de colonies francophones en Nouvelle-France. Les négociants, quant à eux, peinant à se relever des guerres de religion, ne sont pas en capacité d'explorer des voies nouvelles, à l'exception notable des Malouins.

Le commerce sur son erre

Au sortir des guerres de religion, la structure de l'économie maritime européenne est radicalement modifiée : Venise s'épuise dans ses guerres contre l'empire ottoman, Gênes se concentre sur son rôle de banquier de l'empire espagnol tandis que ce dernier, dans une logique suicidaire, met à sac son port d'Anvers en 1585, dans l'espoir de remettre la main sur les Pays-Bas. Pôle redistributeur essentiel des denrées coloniales à l'ensemble de l'Europe, il lui faut un successeur. Amsterdam, forte de réseaux présents sur l'ensemble des

continents, de navires et marins de premier ordre, d'une situation géographique au cœur de l'Europe mais aussi d'une abondance de capitaux, s'impose naturellement.

Rouen est directement impactée par ce nouveau contexte : affaiblie par les guerres de religion et plus encore par le reflux d'investissements italiens désormais tournés vers la Méditerranée, elle se reconvertit en entrepôt du négoce protestant à destination de l'Espagne. Les produits manufacturés anglais, hollandais mais aussi allemands, de centres textiles comme Nuremberg, Biberach et Augsbourg, voire de pôles métallurgiques comme Erfurt, convergent tous vers la cité normande, moyen de « blanchir » la marchandise avant de la réexporter vers le centre de l'ultra-catholicisme. Toiles et textiles occupent une place de choix mais on trouve également papier peint, lunettes, dés à coudre, écritoires, réchauds ou encore chapelets. Cette reconfiguration est à l'origine de présences étrangères nouvelles dans les ports français : Espagnols et Portugais – trop liés à la Sainte Ligue au goût d'Henri IV – disparaissent pour être remplacés par les Néerlandais. Seules exceptions : Bordeaux, qui voit affluer des Portugais mais marranes, et Marseille où Suisses et Anglais prennent la place d'Italiens qui regagnent la péninsule. Les liens privilégiés qu'Henri IV établit avec l'empire ottoman expliquent l'afflux helvète et britannique car la soie et les épices fascinent toujours. Les draps du Languedoc trouvent bien évidemment à s'exporter mais la cité phocéenne joue essentiellement un rôle d'intermédiaire, pôle de réexpédition de métaux bruts ou ouvragés, de cordages et de quincailleries originaires d'Angleterre et de Hollande.



Le commerce de Rouen et de Marseille au début du XVIIe siècle.

Dans ce contexte, le premier Bourbon est conscient de la nécessité de développer le commerce maritime mais sans apporter la bonne réponse. Ainsi, sur le commerce des Indes, il fait le choix de créer une compagnie étatique en 1601. Souffreteuse dès l'origine, il pense lui donner un nouveau souffle en 1604 par des lettres patentes autorisant la noblesse à y participer mais en pure perte. Le marquisat du Cap, à la pointe du cap de Bonne Espérance dont le roi concède la propriété à Charles de l'Hospital, ne donnera rien de mieux. Situation d'autant plus rageante qu'il disposait avec les Malouins de négociants déjà lancés sur cette voie.

À l'orée du XVIIe siècle, la cité malouine est incontestablement le port émergent. Capitalisant sur ses positions européennes et terre-neuviennes, elle est irrésistiblement attirée par le grand large comme l'illustrent ces marchands de Saint-Malo, Vitré et Laval formant société pour négocier en Asie dès novembre 1600, soit deux ans avant la fondation de la VOC. Premier voyage décevant : le *Corbin* fait naufrage aux Maldives tandis que le *Croissant* gagne Sumatra, échange sa cargaison contre des épices et gagne le cap Finistère le 23 février 1603 pour y être pris par les Hollandais. Bilan contrasté, mais l'action de Richelieu en ce domaine ne sera pas plus décisive.



Naufrage du *Corbin* aux Maldives. Extrait des *Navigateurs français*, Léon Guérin, 1846.

Richelieu, une ambition cardinale

Le grand cardinal est hanté par une vision de la France que ses contemporains peinent à entrevoir. Voulant replacer le royaume au sommet de l'Europe, il est ainsi un des rares à saisir que cette ambition passe par la maîtrise des mers. Révolutionnant les structures des forces navales, dynamisant une politique coloniale à l'échelle du globe, il fixe un cap que Colbert n'aura plus qu'à systématiser. Seule ombre au tableau : le choix des compagnies à monopole. Destinées à revivifier le commerce, elles contribuent en fait à l'étouffer.



Œil marin avant tout, Richelieu est le premier à percevoir l'importance de la maîtrise des mers pour abattre une puissance espagnole dont la force est aussi sa faiblesse, à savoir, son étendue. Que l'Armada perde l'*imperium* sur les océans et c'est l'or des Amériques qui n'arrive plus, et l'armée espagnole qui se voit interdire le passage vers les théâtres d'affrontements italiens ou allemands. Même préscience du point de vue colonial : si la Nouvelle-France lui importe, il tient aussi à s'implanter en mer des Antilles afin de s'assurer des bases à même de couper les liaisons espagnoles d'une part, et de favoriser l'accès au tabac d'autre part. La préoccupation commerciale est identique en océan Indien où s'égrènent de premiers points d'appuis.

Portait du cardinal de Richelieu, par Philippe de Champaigne, 1642. Musée des Beaux-arts de Strasbourg.

Vaincre les Habsbourg

Depuis François I[er], l'objectif de la France demeure le même : abaisser la puissance Habsbourg pour desserrer l'étau qui pèse sur nos frontières. Le contexte européen s'y prête car la guerre de Trente Ans rogne les griffes impériales et espagnoles depuis 1618, offrant la possibilité à Paris de ramasser la mise en rejoignant le conflit.

Reste à se doter des moyens de ses ambitions, navals au premier chef. Quand Richelieu accède au pouvoir, aucun navire n'est en état de prendre la mer au Ponant, et on ne compte qu'une douzaine de mauvaises galères au Levant. L'absence de structures administratives aptes à assurer l'entretien des ports, arsenaux et navires explique cette déshérence. Il existe bien un amiral de France mais cette fonction, héritée de Charles V, jouit de prérogatives ne couvrant ni la totalité du littoral, ni l'ensemble des moyens nautiques. Ayant dans sa main la Picardie, la Normandie, le Poitou et la Saintonge, son titulaire doit en effet composer avec les amirautés de Bretagne, Languedoc et Provence sans compter le généralat des galères, tenu par les Gondi depuis des générations. Chasse gardée des plus beaux lignages, ces fonctions relèvent le plus souvent de la sinécure, raison pour laquelle Richelieu entend les supprimer. Rayant d'un trait de plume – édit de janvier 1627 – la charge d'amiral de France, il devient grand maître, chef et surintendant de la navigation et du commerce de France, sorte de secrétaire d'État de la Marine avant l'heure.



◗ *Le siège de La Rochelle avec Richelieu*, par Henri-Paul Motte, 1881. Musée d'Orbigny Bernon de La Rochelle.

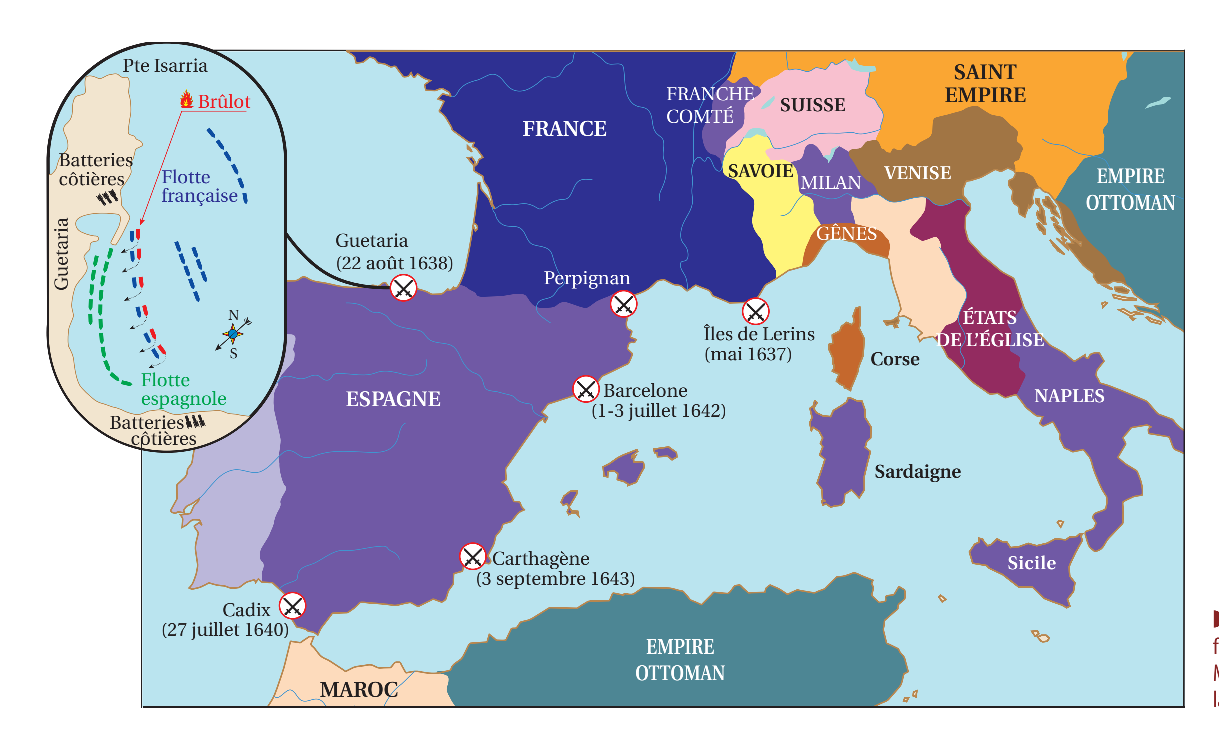
Reste à absorber les autres amirautés. Pressions et opportunités permettront au cardinal d'arriver à ses fins. Plus ou moins compromis dans une révolte régionale, le duc de Guise doit se résoudre à l'exil et abandonner son amirauté de Provence en 1629. Conspirateur moins prudent, Henri de Montmorency est exécuté en 1632 et voit sa charge languedocienne tomber de la même façon dans l'escarcelle du grand maître. Sans doute échaudés, les Gondi jugent plus sage de vendre leur généralat des galères à Richelieu, la Bretagne seule conservant son autonomie.

Ce processus de centralisation s'opère parallèlement à un immense effort de reconstitution des forces navales. Evalué à 40 galères et 10 vaisseaux pour la façade méditerranéenne, 40 vaisseaux en Atlantique, le besoin est satisfait grâce aux chantiers étrangers, en attendant que le pôle de construction navale d'Indret, près de Nantes, soit opérationnel.

En 1635, au moment de l'entrée en guerre, la France dispose d'un vaisseau de 2 000 tonneaux, la *Couronne*, et de 39 bâtiments de 120 à 1 000 tonneaux, belle réussite quoique un peu obscurcie par l'échec de la constitution d'un corps permanent d'officiers de marine. Pressé par le temps, le vivier de l'ordre de Malte et de la marine marchande est abondamment sollicité. Pour les équipages, l'idée d'un recensement général des gens de mer chère à Montmorency est abandonnée et on s'en remet à l'éternelle « presse », l'enrôlement forcé. Ces échecs ne doivent pas obscurcir un tableau qui prend des teintes plus chatoyantes du point de vue logistique. Un réseau de bases permanentes voit tout d'abord le jour avec Brest, Toulon et Brouage, dernier choix discutable, le port s'ensablant irrémédiablement.

Concernant l'armement, Richelieu fait sortir la Marine de la responsabilité du grand maître de l'artillerie, un Commissariat général des poudres et salpêtres endossant cette fonction, tandis que trois commissaires généraux chargés de la logistique et du paiement des soldes – première ébauche des intendants de Marine de Colbert – héritent d'un domaine auparavant réservé aux capitaines de navire, moyen de mettre fin aux détournements de fonds. Enfin, le siège et la prise de La Rochelle permet d'éradiquer un foyer de contestation mais aussi de brigandage maritime.

◗ La *Couronne*, navire de guerre lancé en 1635. Deux-ponts de 72 canons. Frontispice de *Hydrographie* par Georges Fournier, 1643.



Confrontation franco-espagnole en Méditerranée pendant la guerre de Trente Ans.

Allié au Danemark et aux Provinces-Unies qui couvrent le Nord-Ouest, Richelieu peut concentrer sa jeune Marine sur le théâtre méditerranéen avec pour objectif de couper les liaisons entre l'Espagne et l'Italie afin de bloquer l'arrivée des *tercios* dans la péninsule mais surtout en Allemagne. L'affaire commence mal, l'Espagne s'emparant des îles de Lérins dès 1635. La jeunesse de notre Marine explique bien des choses mais, l'expérience

venant, elle s'affirme peu à peu. Sourdis participe à la reprise des îles de Lérins en 1637, s'illustre – et de quelle manière : 17 navires coulés sur 18 – à Guetaria en août 1638, avant d'être évincé la même année par Maillé-Brézé suite au désastre de Fontarabie. Digne neveu de Richelieu, ce dernier s'attaque à la flotte d'Amérique devant Cadix en 1640, l'emporte à Barcelone en juillet 1642 – contribuant de façon décisive à la chute de Perpignan – avant d'assurer aux forces françaises, en 1643, la maîtrise de la Méditerranée par la victoire de Carthagène. Epuisé par la tâche, Richelieu n'est plus là pour se féliciter de cette victoire, ni d'ailleurs de la fondation de Montréal aux Amériques, objet d'un activisme tout aussi forcené.

Des Antilles à la route des Indes : l'offensive coloniale

Les Amériques ont longtemps été vues comme un moyen d'accéder jusqu'alors aux richesses de la Chine, à l'Eldorado, les entreprises coloniales françaises négligeant le peuplement et son caractère stratégique. Porté par sa lutte contre les Habsbourg, Richelieu, lui, s'intéresse tout particulièrement à la mer des Antilles et au moyen d'y disposer de points d'appui pour couper les liaisons entre l'or des Amériques et l'Espagne.

La rencontre d'un gentilhomme normand, Pierre Belain d'Esnambuc, sera décisive. Familier de cette zone depuis les années 1620, il oriente le choix du ministre vers l'île de Saint-Christophe, une compagnie du même nom voyant le jour en 1626 pour financer

l'entreprise. On retrouve ici le pragmatisme de « l'Eminentissime » qui rêve d'allier colonisation et profits en misant sur la culture du tabac, très en vogue depuis la fin du règne d'Henri IV. Les débuts semblent lui donner raison : après s'être fait accepter par les Anglais qui occupent le centre de l'île, d'Esnambuc se consacre à ses plantations et est en mesure de produire 200 000 livres dès 1629. Satisfait, le cardinal instaure la même année une taxe de 30 sols par livre sur les tabacs étrangers tout en exemptant celui venant de sa « perle des Antilles ». Le coup paraît splendide mais se heurte à une chute des cours dès l'année suivante du fait d'une crise de surproduction. La dynamique n'est pas entravée pour autant, la flibuste offrant un revenu d'appoint appréciable tandis que son système de recrutement inspire les planteurs de Saint-Christophe et explique un peuplement exponentiel. Nombre de métropolitains sont en effet séduits par un contrat « d'engagement » qui les oblige à travailler gratuitement pendant 36 mois – manière de payer leur voyage – mais au terme duquel ils se voient remettre un lopin de terre pour fonder leur affaire. L'efficacité du procédé est telle que près de 2 000 Français occupent l'île en 1635, population à l'origine d'une expansion tous azimuts en mer des Antilles. Richelieu l'accompagne en



Carte de l'île de Saint-Christophe avec les quartiers français et anglais, dressée par Nicolas Sanson en 1650.

créant, la même année, une Compagnie des îles d'Amériques, chargée d'étendre l'emprise française. Charles Liénard de l'Olive, devant trouver un nouveau point d'implantation, débarque en Martinique mais, jugeant le site peu propice, rembarque et jette son dévolu sur la Guadeloupe. C'est d'Esnambuc qui met la main sur l'île délaissée, soulignant ainsi la part essentielle des locaux dans l'expansion française. Cette initiative du gouverneur de Saint-Christophe s'explique par le besoin de terres de ses « engagés » mais aussi par une autonomie qui, dans le contexte de la guerre de Trente Ans ne fait que se renforcer. Concentrant l'ensemble de ses moyens navals en Europe, la métropole se retrouve en effet dans l'incapacité de ravitailler ses possessions ultra-marines ce qui autorise leurs gouverneurs à se considérer comme plus ou moins déliés de leurs engagements et libres de créer de véritables principautés.

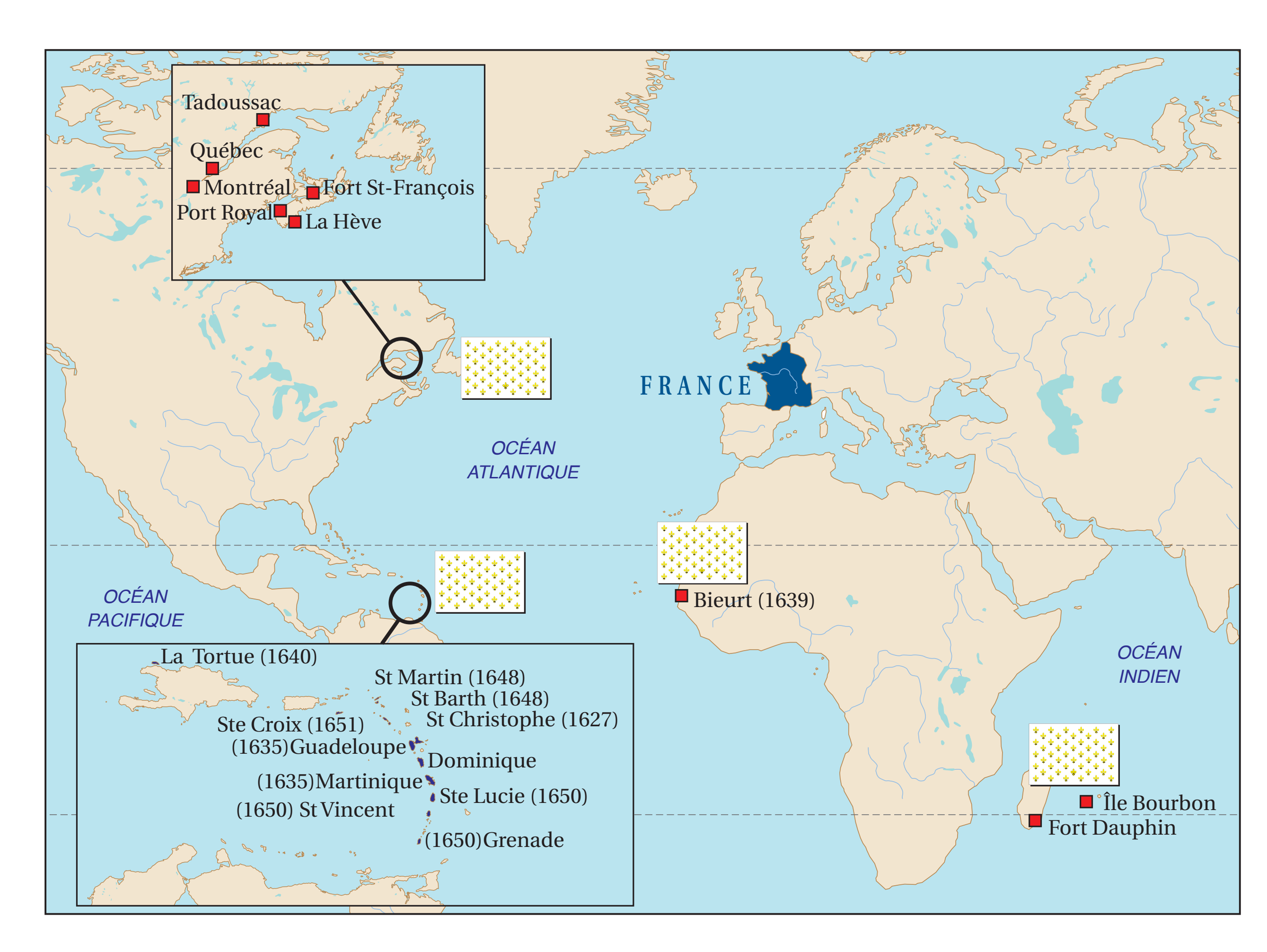
Ainsi, en 1637, d'Esnambuc décédé, sa lieutenance générale échoit tout naturellement à son neveu Jacques Dyel du Parquet. Chassé de Saint-Christophe par un nouveau gouverneur nommé par Paris, Philippe de Longvillier de Poincy, il se replie sur la Martinique, à partir de laquelle il s'étend, en 1650, à la Grenade, aux Grenadines et à Sainte-Lucie. De Poincy, de son côté, nomme un gouverneur, François Levasseur, à la Tortue en 1640 et met la main sur Saint-Martin et Saint-Barthélemy en 1648, puis sur Sainte-Croix en 1651. La Guadeloupe, quant à elle, après bien des vicissitudes dues à Liénard de l'Olive qui se lance dans une guerre d'extermination contre les Indiens Caraïbes, retrouve un peu



de quiétude sous la férule de Charles Houël du Petit Pré qui, à l'instar de ses confrères, étend son pouvoir : Marie-Galante, les Saintes et la Désirade rejoignent son giron en 1648. Il faudra attendre Colbert pour voir ces diverses possessions repasser sous la coupe de l'État. Richelieu, concentré sur sa lutte contre les Habsbourg, n'en avait pas les moyens mais voyait juste et loin. Il comprend vite la nécessité d'esclaves pour accompagner l'expansion de la canne que l'on sent poindre. Il fait implanter un premier poste de traite à Bieurt en 1639, tandis que l'île Bourbon (1638) et Fort Dauphin (1643), dans l'océan Indien, balisent la route vers les Indes. Si la Marine n'est pas encore présente sur toutes les mers du Globe, les bases et relais sont déjà établis.

Mais Richelieu ne se limite pas à une politique de comptoirs, il veut au contraire s'assurer de véritables colonies de peuplement. La France Équinoxiale resurgit ainsi des limbes avec le capitaine Bontemps à qui le cardinal confie le soin de fonder un établissement à même d'accueillir 1 200 personnes en Guyane. Si le climat se révèle particulièrement difficile, cela ne décourage pas Charles Poncet de Brétigny qui rejoint les premiers arrivants avec 400 nouveaux émigrants en 1643. Il achète aux Indiens Galibis une petite éminence à l'embouchure de la rivière Cayenne pour y bâtir un fort et un village donnant ainsi naissance à la future Cayenne. Reste que soumise aux maladies, aux guerres, et aux convoitises des Anglais et Hollandais, la colonie périclitera, contrairement à la Nouvelle-France.

Carte de l'océan Atlantique, réalisée par le cartographe normand Pierre de Vaulx. Sur velin, 1613. BNF.



Les possessions françaises sous Richelieu : le réseau mondial.

À l'arrivée au pouvoir de Richelieu, cette terre chère à Champlain est délaissée : toujours soumise à la sous-traitance, elle se voit ballotée entre des mains de plus en plus prestigieuses, mais de moins en moins investies. Au comte de Soissons succède Condé puis Montmorency avant que Ventadour ne soit contraint de s'effacer en 1627, au profit de la Compagnie des Cent-Associés dont l'Eminence rouge est le premier actionnaire. Se voyant concéder en fief et seigneurie un domaine allant de la Floride au pôle Nord et de Terre-Neuve à la mer douce (les Grands Lacs), la société a pour mission l'établissement de 4 000 personnes en 15 ans. Pour assurer cet ambitieux programme de peuplement, elle pourra s'appuyer sur le monopole de tout commerce effectué dans la zone, à l'exception notable de la pêche – les intérêts des morutiers étant précieux.

Née sous d'excellents auspices, la Compagnie joue cependant de malchance, confrontée dès ses premières expéditions à la guerre Franco-Anglaise de 1627-1629. Ainsi, les quatre premiers navires affrétés, portant 400 colons, sont pris par le corsaire David Kirke en 1628 tandis qu'une deuxième flotte doit rebrousser chemin l'année suivante, Québec étant tombée dans les mains anglaises. Le traité de Saint-Germain en Laye restitue le poste en 1632 mais, sortie exsangue du conflit, la Compagnie préfère sous-traiter son monopole à Isaac et Emery de Caën. Reprenant possession de Québec, ils accueillent l'année suivante l'infatigable Champlain à la tête de trois navires et de 200 personnes. En parallèle, Isaac de Razilly, nommé lieutenant général du roi en Acadie, débarque à la

tête de 300 personnes sur la côte Sud, à la Hève, fonde le fort Saint-François et s'empare du poste anglais de la rivière Pentagouet. L'année de la mort du grand cardinal, c'est enfin Montréal qui voit le jour. À cette date, la Nouvelle-France compte 600 habitants, chiffre qui peut paraître médiocre s'il n'était le reflet d'un changement de nature : d'une collection de comptoirs de traite, l'Amérique française s'est muée en colonie de peuplement. En 1663, à la veille de la politique volontariste de Colbert, elle compte ainsi 3 000 personnes au Canada proprement dit et 400 en Acadie, signe que la dynamique impulsée par Richelieu était la bonne, contrairement à son action dans le négoce.

L'essor des compagnies à monopole

Si la compagnie à monopole n'est pas née avec Richelieu, c'est sous son égide qu'elle devient systématique. Véritables bras armés de l'État, investies aussi bien dans le négoce que dans la colonisation, elles fleurissent sur toutes les mers et tous les continents : aux Compagnies de Saint-Christophe, des îles d'Amériques et des Cent-Associés déjà évoquées, s'ajoutent Compagnies de Guyane, de Sénégambie ou d'Orient, cette dernière étant destinée au commerce avec les Indes.

Cette véritable marotte s'explique par un tempérament autoritaire, impatient mais reflète aussi le désir de favoriser l'investissement des capitaux détenus par la noblesse et la haute bourgeoisie dans le commerce au long cours. La Compagnie des Cent-Associés en est un bon exemple : Richelieu réunit autour de lui le surintendant des Finances et quantité d'officiers du roi parmi lesquels un certain François Fouquet, maître des requêtes et père du futur seigneur de Vaux. Sauf que ces actionnaires investissent beaucoup plus pour s'assurer les faveurs du maître que par conviction profonde. La vision maritime de l'Eminence rouge rencontre en effet beaucoup plus le scepticisme que l'enthousiasme. L'accueil réservé à la réforme du Code Michau de 1629, qui autorise la noblesse à pratiquer le commerce maritime sans déroger, en témoigne : cette facilité ne sera jamais vraiment utilisée.

Même les milieux maritimes semblent réfractaires à l'idée de rejoindre des compagnies dans lesquelles ils perçoivent une forme d'embrigadement. Mais ils attendent cependant de l'État un soutien à leur négoce via l'ouverture de nouveaux marchés coloniaux, des forces navales aptes à protéger leurs navires et des infrastructures portuaires modernes. Richelieu y contribuera, notamment au Havre, mais devra constater l'échec des compagnies à monopole. Elles péricliteront les unes après les autres, du fait d'un manque d'enthousiasme métropolitain, mais aussi des divers conflits qui émaillent le règne de Louis XIII.

Nous avons vu l'impact de l'affrontement avec l'Angleterre qui coupe les liaisons avec la Nouvelle-France et ses fourrures, mais la guerre de Trente Ans n'est pas plus anodine au Levant où Marseille entre dans un alanguissement de longue durée. C'est sous Richelieu aussi que l'activité de Rouen prend une couleur crépusculaire mais sans qu'il faille y voir

un lien de cause à effet : les raisons sont plus profondes, plus structurelles. Assoupie par son statut d'entrepôt européen du commerce avec l'Espagne, elle abandonne progressivement ses fonctions de transport laissant la main aux Hollandais et aux Malouins, la puissance montante.

Saint-Malo tire bénéfice d'un ensemble de facteurs au premier rang desquels il faut citer le savoir-faire de ses marins et la qualité de ses armements, appréciés aussi bien des Rouennais que des Anversois. Sa réelle capacité négociante bénéficie d'un arrière-pays rural densément industrialisé, à même de fournir divers produits d'exportation. Ajoutons en outre la pêche morutière, à l'origine de grands armements proto-capitalistes et d'une familiarité avec les ports méditerranéens. Habitués de Malaga, Carthagène, Alicante ou San Lucar, les Malouins peuvent compter sur de nombreuses communautés d'expatriés, notamment à Cadix. Or cette ville sera choisie à la fin des années 1630 pour héberger la *Carrera de Indias* au détriment de Séville. Saint-Malo y trouve son tremplin, Rouen, plus liée à Séville, son déclin.

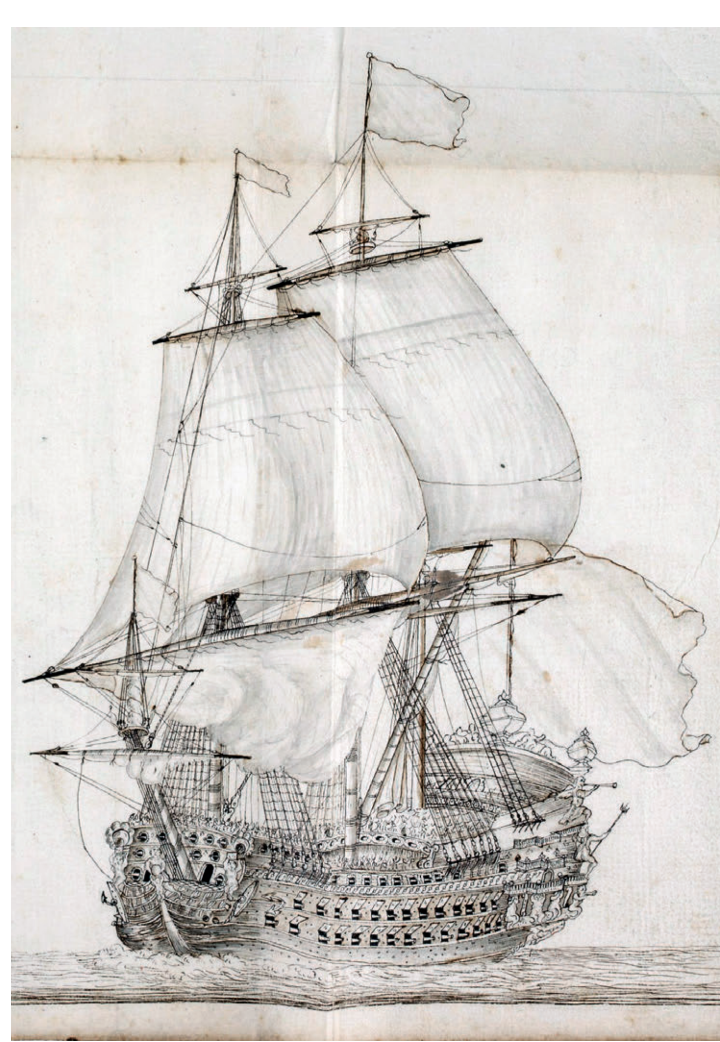


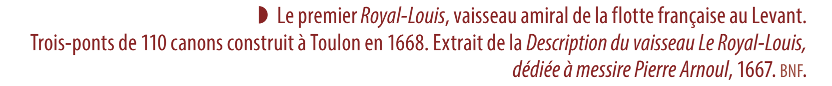
Saint-Malo au XVIIe siècle et son nombre impressionnant de navires de transport. Anonyme, 1641. Musée de Bretagne à Rennes.

LES PARADOXES DE COLBERT

Si l'héritage politique du grand cardinal échoit à Mazarin, c'est Fouquet qui maintient la flamme du maritime. Intuitif, le seigneur de Vaux revisite l'œuvre visionnaire de Richelieu que Colbert se chargera de concrétiser. Là n'est pas le moindre des paradoxes d'un ministre qui abat son rival pour mettre en application ses idées. Autre curiosité : le commerce. Chantre des compagnies à monopole, Colbert doit constater leur échec et les réussites des seuls secteurs dont il ne s'est pas mêlé. Idem pour la colonisation où ses conquêtes de prédilection tournent court tandis qu'il est dépassé par l'expansion de l'Amérique française. On lui doit cependant son peuplement et la création d'une véritable force navale, apport non négligeable.

Richelieu, Fouquet, Colbert : la vision, l'intuition et la raison. Si les bases d'une grande politique maritime sont posées par le grand cardinal, elles sont transmises par Fouquet et structurées par Colbert. Son mémoire du 3 août 1664 définit un cadre marqué du sceau du mercantilisme et structuré autour de quatre objectifs. Développer en premier lieu de puissantes compagnies commerciales à même d'assurer le transport de matières premières en métropole où elles seront transformées avant d'être réexportées. Des colonies, aptes à fournir ces matières premières, sont de ce fait indispensables – c'est le deuxième objectif – tout comme une flotte de guerre en capacité d'assurer la protection des navires de commerce – troisième objectif. Il faut enfin doter le royaume d'une infrastructure industrielle, portuaire et administrative en mesure d'assurer la naissance, l'entretien et la compétence de ces forces navales. Réussite incontestable du point de vue de la Royale, cette politique connaît des résultats en demi-teinte voire des échecs dans le domaine du négoce. La disgrâce de Fouquet pèse lourd, car son expérience aurait pu être bénéfique, notamment pour tempérer les ambitions guerrières du roi. L'équilibre continental issu des traités de Westphalie et des Pyrénées devient précaire suite à la guerre de Dévolution et nécessite, pour être préservé, doigté et tempérance, toutes qualités étrangères au jeune roi-Soleil.




Le premier *Royal-Louis*, vaisseau amiral de la flotte française au Levant. Trois-ponts de 110 canons construit à Toulon en 1668. Extrait de la *Description du vaisseau Le Royal-Louis, dédiée à messire Pierre Arnoul*, 1667. BNF.

Fouquet : le passeur incompris

Tourné vers l'avenir pour les choses du commerce, le tout puissant surintendant des Finances de Louis XIV fait preuve d'une cécité surprenante en matière politique : ancré dans le passé, il se voit en grand seigneur féodal sans imaginer un instant déplaire à son souverain. Si Mazarin est l'héritier politique de Richelieu, Fouquet est son pendant dans le domaine maritime. Sans lui, l'acquis du grand cardinal n'aurait jamais été transmis à Colbert dont la vision est directement issue du programme de Saint-Jean de Luz de 1659. Fouquet y expose la nécessité d'un régime protectionniste adossé à un plan ambitieux de colonisation et de développement des forces navales, toutes choses dont son successeur saura faire son miel…

Le seigneur de Vaux vient à la mer par tradition familiale et y demeure par intérêt financier. Son père, obscur maître des requêtes, retient l'attention de Richelieu par son absence de scrupule à obtenir la condamnation à mort de Chalais et conserve sa faveur par une passion aussi soudaine qu'opportune pour les affaires maritimes. Intégrant le conseil de la Marine en 1628, il prend, en tant qu'investisseur privé, des participations dans les diverses compagnies lancées par son maître en prenant soin d'initier très tôt Nicolas à ses affaires. Ce dernier intègre tout naturellement le conseil de ces sociétés à la mort de son père, manière d'être aspiré dans le sillage de Richelieu puis de son

successeur Mazarin. Versé dans la flibuste comme tous les grands seigneurs de son temps, le futur surintendant des Finances doit cependant remiser ses ambitions maritimes sous le boisseau le temps de la guerre.

La paix le rend plus puissant que jamais et en mesure de se consacrer à des passions océaniques dans lesquelles il voit l'occasion de juteux profits. La Compagnie du Nord est emblématique de cet état d'esprit : centrée sur la pêche à la baleine, elle obtient le monopole de l'approvisionnement en huile du marché français – dont dépend l'éclairage stratégique de la capitale – contre l'obligation d'armer 30 vaisseaux. Certains vaisseaux le seront effectivement, mais Fouquet privilégie une voie plus simple et infiniment plus rémunératrice en achetant l'huile de baleine aux Hollandais pour la revendre en France le double…

Mais par-delà le strict intérêt financier, le seigneur de Vaux sait aussi innover et imaginer le modèle de la firme multinationale. Ainsi, à compter de 1659 et l'acquisition de Belle-Île, il se lance dans une aventure profondément originale. Fondant en premier lieu une société de commerce, il prend soin de s'associer à un groupe de négociants de Tours, Nantes et La Rochelle, afin de capitaliser sur le savoir-faire existant. Dotée dès le départ de trois navires, l'*Ecureuil*, le *Petit Sainte-Anne* et le *Saint-Sébastien*, l'entreprise voit rapidement sa flotte s'agrandir avec l'achat d'une flûte, le *Saint-Antoine de Padoue*, d'une frégate, la *Sainte-Anne de Biscaye* et d'une prise de guerre espagnole, la *Tour*, auxquelles s'ajoute la commande de quatre vaisseaux à Amsterdam : la *Renommée*, l'*Aigle d'or*, le *Jardin de Hollande*,

et le *Saint Jean-Baptiste*. Ce nombre impressionnant de bâtiments s'explique par le fait que Nicolas Fouquet raisonne à l'échelle du monde. Ainsi, en 1661, le *Petit Sainte-Anne* rallie Malaga avec des sardines salées, en revient avec du vin avant de repartir pour l'Irlande et la Martinique, le *Saint-Antoine* convoie à Belle-Île des troncs d'arbre de Concarneau avant de se rendre en Afrique et d'y embarquer des esclaves pour les Antilles, et l'*Aigle d'or* pêche la morue à Terre-Neuve. On voit là les deux différences majeures avec les compagnies colbertiennes : une association étroite avec les milieux du négoce et un spectre de fret très large permettent d'embrasser les circuits courts comme le commerce en droiture, et de compenser ainsi les pertes d'un secteur par les gains d'un autre.



Représentation la plus Nouvelle et Exacte de l'Isle de la Martinique.
Gravé et imprimé à Augsburg vers 1730. Seutter Georg Matthaus.

Reste que cette vision ambitieuse entraîne notre fastueux ministre sur une pente de plus en plus glissante, le conduisant du commerce à une colonisation en sous-main. Si l'océan Indien ne lui réussit guère – 200 colons à destination de Madagascar périssent dans l'explosion de leur navire –, la mer des Antilles lui est plus douce. S'appuyant sur des liens anciens avec Houël – le gouverneur de Guadeloupe est un compère des temps héroïques, ceux de la Compagnie des îles d'Amérique –, il achète

en Martinique la seigneurie des Trois rivières, près du bourg de Sainte-Luce, pour en faire une base commerciale. Deux vaisseaux, avec hommes, armes et munitions, y sont envoyés en juillet 1661 dans le but de la fortifier mais aussi de s'assurer la possession d'une de ses dernières acquisitions, la belle Sainte-Alouzie, une des Îles sous le vent. Fidèle à sa devise « *Quo non ascendet* ? » (« Jusqu'où ne montera-t-il pas ? »), Fouquet veut plus encore et fait acheter par un homme de paille, le marquis de Feuquières, la charge de vice-roi d'Amérique pour 90 000 livres au duc de Damville. Reste à s'imposer sur le terrain. Nicolas de la Rochette Gargot, grand bourlingueur ayant écumé les côtes d'Acadie, favorise l'implantation d'une petite garnison à Plaisance en 1662. Derniers feux d'un surintendant qui a vu trop grand sans imaginer que le roi pourrait en prendre ombrage. Les temps changent, vient celui de Colbert avec une obsession : le commerce, domaine dans lequel il essuiera paradoxalement le plus de déconvenues. Ses secteurs de prédilection péricliteront, ceux qu'il délaissera prospèreront.

Commerce : le mirage hollandais

En matière économique, Colbert part d'un constat juste mais en fait une interprétation fausse. Le constat est celui de la prédominance hollandaise : reine des mers et du négoce avec sa VOC et sa WIC, elle subjugue les autres économies européennes. Mais l'interprétation selon laquelle la France serait étouffée sous le poids de négociants bataves maîtres de nos ports est, à l'inverse, totalement erronée et lourde de conséquences pour la politique qui est mise en œuvre. Car la France maritime souffre essentiellement, et de manière récurrente, d'une sous-capitalisation. Les richesses du pays ne s'injectent pas dans le commerce au long cours mais dans les offices, la terre. La présence des natifs d'Amsterdam sur notre littoral, impressionnante en effet au XVIIe siècle, loin de brider nos acteurs maritimes, les dynamise par les capitaux investis, les prises de commandes et les armements.

Tout à son obsession, Colbert va s'échiner à constituer de grandes compagnies à monopole, seules aptes selon lui à concurrencer les Hollandais, et passe à côté de l'essor antillais ou de la dynamique espagnole. Ordonné, il donne naissance à cinq grandes sociétés, chargées de couvrir les différentes zones du globe : la Compagnie des Indes occidentales est installée au Havre, celle des Indes orientales à Lorient tandis que s'ajoutent les Compagnies du Nord (Baltique), du Levant et du Sénégal. Mais le bilan est plus que maigre. Deux exemples l'illustreront avec, au premier chef, l'éphémère Compagnie des Indes occidentales. Née en 1664, elle reçoit dans son berceau la propriété des possessions françaises des côtes atlantiques de l'Afrique et de l'Amérique, assortie du monopole des échanges avec le Nouveau Monde. Trousseau prometteur s'il ne heurtait les intérêts de trop nombreux ports du royaume. Devant les pressions, le roi doit concéder la liberté de commerce aux particuliers du royaume en 1666, aux négociants en 1670. À ce coup déjà rude vient



Jean-Baptiste Colbert par Philippe de Champaigne, 1655.
Metropolitan Museum of Art.

s'ajouter la guerre de Hollande qui provoque la ruine puis la dissolution de la Compagnie dix ans seulement après sa naissance.

La Compagnie des Indes orientales voit le jour la même année que sa consœur, en 1664, avec pour dot le monopole exclusif du commerce en Orient. Si son implantation à Pondichéry est une réussite, les résultats commerciaux ne sont pas au rendez-vous. La guerre de Hollande, elle encore, ruine son essor, la société vivotant jusqu'en 1682, date à laquelle elle perd son privilège avant d'être absorbée, au bord de la faillite, par Law en 1719. Son seul titre de gloire est d'avoir initié, avec succès, l'importation des indiennes, ces cotonnades légères et fines dont raffolent les élites, au point que la communauté arménienne de Marseille, habile à les parer de motifs au goût du jour, abandonne même sa filière d'approvisionnement levantine pour se reposer sur les huit à dix navires annuels de la Compagnie.

Le dynamisme de la façade méditerranéenne en général, et du port de Marseille en particulier, sont à mettre à l'actif de Colbert. L'édit de 1669 qui frappe d'un droit de 20 % les marchandises du Levant entrant dans le royaume par un autre port que la cité méridionale – Rouen exceptée – provoque des reports à son profit. Et l'arrêt de 1703 introduisant une exonération complète de droits pour certaines exportations phocéennes donne un nouvel élan aux industries locales séculaires – tanneries et savonneries –, et favorise l'émergence de nouvelles – draps, bonnets façon Tunis et indiennes.





Toiles de coton peintes à Marseille, Indiennes ou Guinées, 1736. Extrait de *Echantillons d'Etoffes et Toiles des Manufactures de France recueillis par le Maréchal de Richelieu*. BNF.

Notons également à l'actif du ministre les investissements dans les ports : Dunkerque et Le Havre sont enfin dotés de grandes jetées – seule manière de protéger les chenaux d'accès de l'alluvionnement –, de systèmes hydrauliques de retenue – les écluses permettant par effet de chasse de tempérer l'envasement – tandis qu'interviennent les premières dragues.

Ce bilan en demi-teinte du colbertisme est souligné en creux par les réussites espagnoles et antillaises dont le ministre ne s'est pas mêlé. Le marché de la *Carrera de Indias*, place forte de longue date des négociants français, connaît sous Louis XIV une forme d'apogée. Les soieries lyonnaises tout comme les laines de Sedan – idéales pour le climat andin – ou encore les draps Van Robais d'Abbeville trouvent à s'y écouler. Enfin, phénomène de l'époque, les « bretagnes » s'imposent tant sur le marché européen qu'américain. Produits entre Saint-Brieux et Pontivy, ces tissus de lin fin sont particulièrement prisés des colons sud-américains car parfaitement adaptés – du fait de leur légèreté – au linge de corps en milieu tropical. En 1686, les ¾ des toiles de lin exportées aux Amériques proviennent des ports français, et notamment de Rouen mais surtout de Saint-Malo qui peut s'adosser à un arrière-pays particulièrement fourni en produits d'exportation. Outre les « bretagnes » et les « crées » – toiles de lin pour les chemises –, les « noyales » – toiles à voiles – connaissent un grand essor avec Colbert, tandis que les « olonnes » – toiles dédiées à l'emballage, notamment du sel originaire des Sables d'Olonne – se vendent dans toute l'Europe.

Un exemple suffit pour prendre la mesure du dynamisme de ce secteur : les pièces de crées qui gagnent Morlaix à fins d'exportation s'élèvent à 8 000 en 1480, 20 à 25 000 aux alentours de 1580 et 66 000 en 1680. C'est dans ces mêmes années que Saint-Malo devient le premier port de France avec 2 089 entrées de navires en 1686. Les *terra-neuvas* y tiennent encore une bonne place, moins par leur nombre – une soixantaine de navires – que par la concentration de l'activité, signe d'une économie plus développée. Si les Malouins trustent la morue sèche pour les marchés méditerranéens, Le Havre – avec près d'une centaine de navires – s'est spécialisé dans la morue verte et la pêche errante, à fins d'écoulement sur le marché parisien et les agglomérations du bassin de la Seine. Autre signe d'une économie de plus en plus mondialisée : le circuit de la fourrure. Là où les peaux passaient par les mains des chapeliers parisiens pour une diffusion uniquement locale, elles reprennent en cette fin de XVIIe siècle le chemin de l'Amérique, espagnole cette fois, pour satisfaire la consommation ostentatoire des élites créoles de Mexico et Lima.

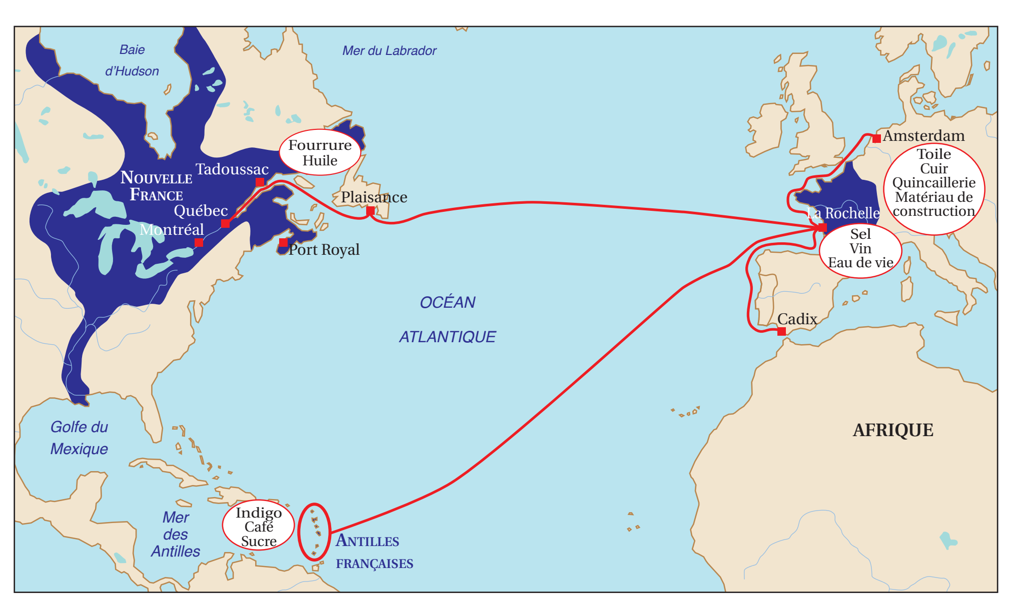
Ressources et industries bretonnes au XVIIe siècle.

Ces nouveaux débouchés outre-Atlantique se développent essentiellement à l'initiative de La Rochelle qui, loin d'abandonner ses lucratifs négoces du sel et du vin, réinvestit le produit de ses années de flibuste protestante dans la conquête de nouveaux marchés. L'eau de vie, avec les premiers essais de distillation au milieu du XVIe siècle, y contribue directement et, là encore, il faut souligner l'apport hollandais. Ce sont eux en effet qui, constatant que le vin d'Aunis, peu alcoolisé, voyageait mal – au point d'arriver bien



Détail de *Vue du port de la Rochelle, prise de la petite rive*, Joseph Vernet, 1762.
Dépôt du musée du Louvre-Département des peintures. Musée national de la Marine / A. Fux.

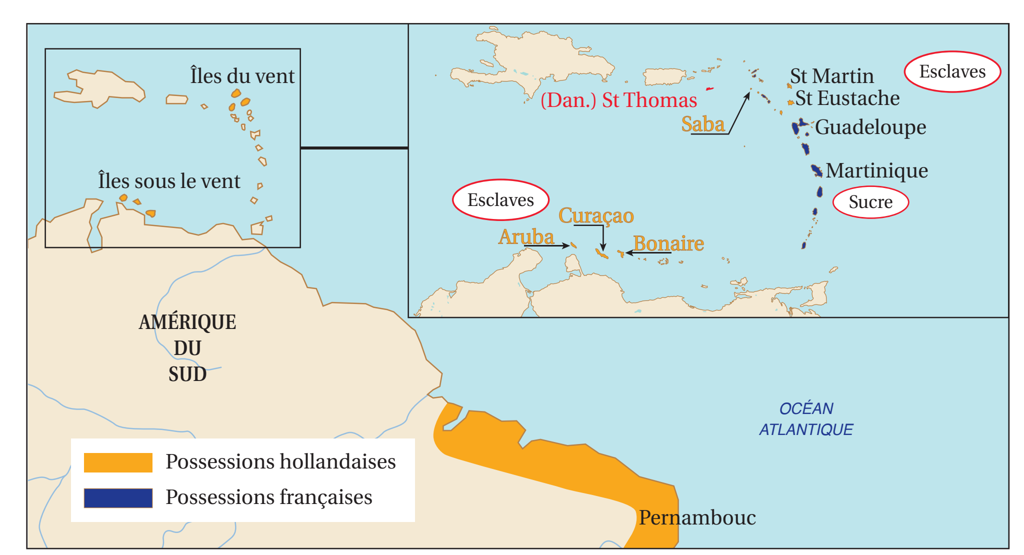
souvent « piqué » – se sont décidés à le distiller. Le vin « brûlé » (*brandwijn*, ce qui donnera *brandy*) coupé d'eau se taille un joli succès, avant que la distillation simple, permise par les alambics, ne permette, au début du XVIIe siècle, de maximiser les profits en diminuant les frais de stockage et de transport. Le précieux breuvage fait rapidement les délices de la Nouvelle-France dont les Rochelais s'assurent la moitié du trafic de 1630 à 1740. Le port se fournit en effet auprès d'Amsterdam en matériaux de construction, toiles, quincailleries, cuirs, farines et réexporte ces produits, mais s'érige également en pôle d'embarquement privilégié pour les émigrants aussi bien que pour les cadres administratifs



le réseau commercial de La Rochelle au XVIIe siècle.

de la colonie. Convoyant en retour les précieuses fourrures à destination des pelletiers parisiens, ses négociants ne négligent pas les demandes plus locales, à l'image des chamoiseries de Niort. Présente précocement aux Antilles, La Rochelle voit naître une première raffinerie de sucre dès 1654 et croître sa flotte qui passe de 32 bâtiments en 1664 à 82 en 1682.

Car la conversion au sucre des Antilles françaises est l'autre réussite économique du règne de Louis XIV mais, une fois de plus, en marge des initiatives colbertiennes, sur la base d'initiatives locales. Le tabac, culture essentielle du temps de Richelieu, affecté par la baisse des prix pour cause de surproduction, se voit peu à peu concurrencé par des plantes locales, le cacao et surtout l'indigo, particulièrement apprécié des Européens pour ses propriétés tinctoriales. Ces cultures dominent jusqu'aux années 1670, période à compter de laquelle on entre dans l'ère du « roi sucre ». La canne, que nous avions laissée à Madère et au Cap Vert avant les Grandes Découvertes, franchit l'Atlantique avec les Portugais pour trouver une terre d'élection au Brésil, de Santos à Recife, aux alentours de 1550. Cultivée de manière artisanale par les Lusophones, elle entre dans un stade pré-industriel avec les Hollandais qui occupent le littoral entre 1630 et 1654. Ces derniers importent en effet leurs techniques et industries à base de moulins, chaudières, étuves et distilleries, nécessitant la présence d'esclaves. Car c'est le sucre qui donne le coup d'envoi à la traite négrière, les cultures précédentes reposant sur les « engagés » européens.



Les possessions hollandaises au début du XVIIe siècle.

Chassés du Brésil par les Portugais, alors désireux de reprendre leur bien, les Bataves trouvent refuge dans les petites Antilles. La canne s'implante avec eux, à Saint-Christophe d'abord, en Guadeloupe et Martinique ensuite et atteint très vite une production appréciable : 5 800 tonnes dès 1674 et 8 700 tonnes en 1682. Le nombre d'esclaves augmente en proportion, la population servile de la Martinique passant sur la même période de 2 400 à 10 600 individus. La vente du sucre, tout comme l'achat d'esclaves, se réalise aux entrepôts hollandais de Curaçao et de Saint-Eustache, les périodes de conflit faisant



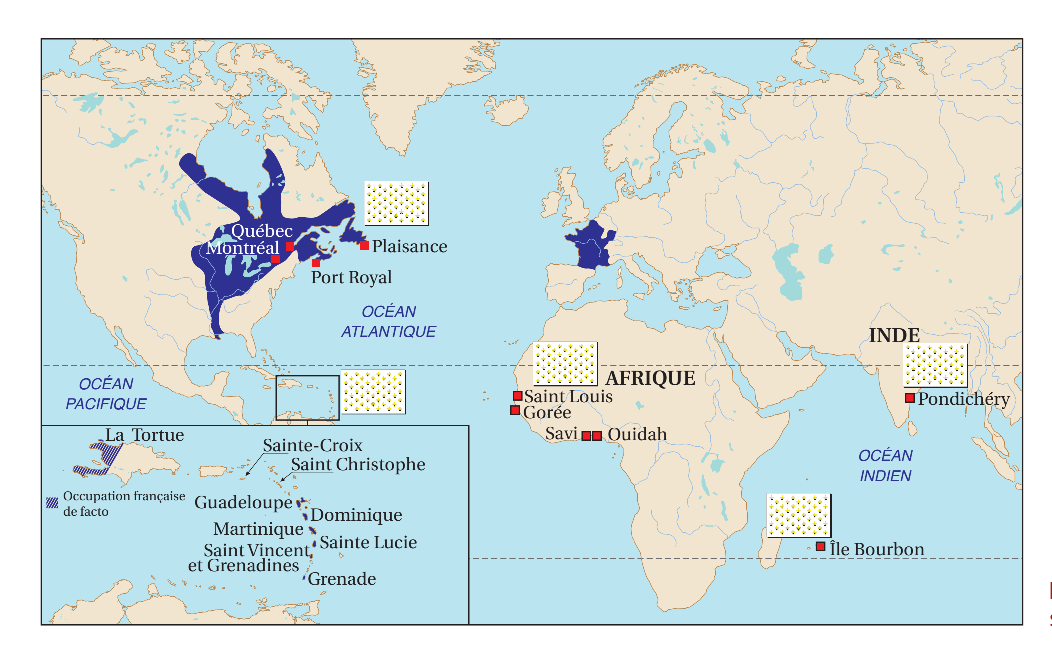
Sucrerie aux Antilles. Extrait de *Histoire générale des Antilles habitées par les Français*, Jean-Baptiste du Tertre, 1670. BNF.

apprécier la neutralité de l'établissement de Saint-Thomas qui devient le lieu de rendez-vous privilégié de l'ensemble de la mer des Antilles. Saint-Domingue viendra plus tard : ne devenant française qu'en 1697, centrée sur la flibuste, elle draine pour l'heure les laissés-pour-compte d'une exploitation sucrière qui pousse à la concentration des terres et chasse les petits propriétaires de Guadeloupe et de Martinique. Cet essor de l'économie sucrière qui sera le fer de lance du commerce maritime français tout au long du XVIIIe siècle, doit donc peu à Colbert qui, incapable d'assurer un approvisionnement régulier des colonies, est contraint de fermer les yeux sur le rôle irremplaçable de ses ennemis hollandais.

Reste que c'est avec lui que nous assistons à une expansion coloniale impressionnante mais, là encore, pleine de paradoxes : ses espoirs – aux Antilles, à Madagascar ou en Inde – seront déçus, tandis que ses craintes – la dilatation de l'espace colonial de l'Amérique française – se réaliseront.

L'empire sur lequel le soleil ne se couche jamais

La vision coloniale du ministre est intimement liée à ses préoccupations commerciales. Ainsi la création de la Compagnie des Indes occidentales s'accompagne d'une reprise en



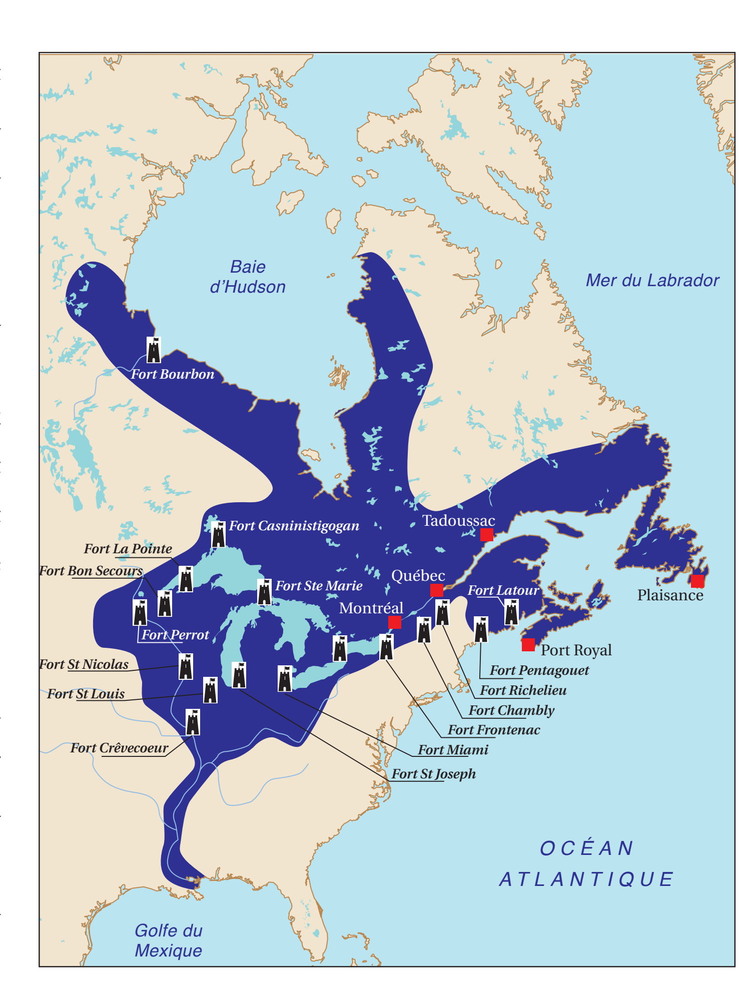
L'espace colonial sous Colbert.

main des Antilles sur lesquelles le modèle économique de l'Exclusif doit régner. Entreprise utopique : en 1662, les navires français sillonnant les Caraïbes sont au nombre de 4, contre 200 hollandais. Les tensions entres colons et représentants de la Compagnie sont fortes et ne s'atténueront qu'avec la dissolution de cette dernière. Un nouvel équilibre est trouvé avec la fin du monopole, l'ouverture des échanges à tous les négociants du royaume et l'administration directe des îles par Paris.

En Afrique, la Compagnie bénéficie certes de l'implantation de Saint-Louis du Sénégal en 1659 – puis de Gorée viendra en 1677 – et de la création de deux comptoirs à Savi et Ouidah, mais le monopole de la traite dont elle bénéficie est en pratique laissé aux Hollandais.

En Nouvelle-France aussi, le règne de la Compagnie est de courte durée et le territoire passe sous administration directe de la Couronne. Colbert a ici une obsession, celle du peuplement. Pour ce faire, tous les moyens sont bons : faire miroiter une vie meilleure aux orphelines du royaume – que l'on prend tout de même soin de doter –, licencier sur place les 1 200 hommes du régiment de Carignan-Salières débarqué pour mener la guerre contre les Iroquois ou rafler les prostituées du royaume pour les expédier *manu militari* outre-Atlantique. Au total, 1 500 femmes y débarquent et le nombre de résidents triple en dix ans. Sur la même période, plus d'un million de livres est investi pour développer les industries et le commerce d'une colonie dont les abords sont sécurisés. Le traité de Breda qui clôt la deuxième guerre Anglo-Néerlandaise en 1667 permet de remettre la main sur l'Acadie tandis que l'établissement de Plaisance, fondé par Fouquet, contrecarre utilement l'expansionnisme britannique dans la partie orientale de Terre-Neuve. Ce site exceptionnel – très riche en morue, doté d'un havre profond abrité des vents et facile à défendre – se révèle rapidement stratégique, servant de port d'escale aux convois allant ou revenant de Québec.

Reste que l'idée du ministre, selon laquelle il faut limiter la colonie au Saint-Laurent de manière à disposer d'un ensemble compact plus facile à défendre, se heurte aux réalités de la Nouvelle-France et aux exigences du commerce des fourrures. C'est ce négoce qui explique en effet la dilatation impressionnante de l'Amérique française. Les coureurs des bois, en quête de peaux de meilleure qualité et à moindre coût, migrent vers les « pays d'en haut », l'Ouest, découvrent les Grands Lacs, en essaimant au passage toute une série de forts, situés dans des lieux stratégiques pour le contrôle des voies de communication (détroits, portage, confluents…) et à proximité de villages amérindiens pour faciliter alliance et traite. Marquette et Jolliet mettent à jour le Missisipi en 1673 et Cavelier de la Salle, en le descendant en 1682, offre à la France la Louisiane.



L'Amérique française à la mort de Colbert.



Expédition de Robert Cavelier de la Salle en Louisiane en 1684, Théodore Gudin, 1844.
Château de Versailles.

La gloire du roi-Soleil aux Amériques n'est pas identique sous toutes les latitudes. En Guyane, par exemple, les efforts de 1664 sont anéantis par l'invasion anglaise de 1667. Les 1 200 colons qui avaient permis un timide essor du territoire en développant des produits d'exportation – indigo, bois exotique, canne, café ou vanille – voient leur travail réduit à néant d'autant que la restitution de la colonie à la France par le traité de Breda ne permet pas un redémarrage.

Les frustrations sont identiques sur la route de l'océan Indien où certes la Compagnie des Indes orientales s'installe à Pondichéry en 1673 mais subit un échec cuisant à Madagascar : sur les 4 000 colons qui y seront envoyés de 1642 à 1674, il ne restera que 60 survivants du fait des maladies et révoltes locales. Les rescapés sont regroupés avec les premiers colons de l'île Bourbon où 18 femmes de l'Hôpital général de Paris viennent les rejoindre. En 1678, l'île est peuplée de 150 personnes.

Si le bilan économique et colonial de Colbert est mitigé, il ne doit pas occulter la grande réussite du ministre : les forces navales.

La Royale

Un chiffre suffit pour prendre la mesure de l'œuvre colbertienne : 18 bâtiments de guerre à son arrivée aux affaires, 279 à sa mort. Mais les chiffres ne rendent pas justice à un ministre dont l'œuvre va bien au-delà de la construction de navires. Pour saisir son ampleur, il faut remonter à la situation de 1661. Les escadres constituées par Richelieu ont été dispersées par la Fronde et le littoral est dans un tel état d'abandon que les Barbaresques ont fait des îles d'Hyères un de leurs sanctuaires. D'un point de vue institutionnel, nous en sommes revenus aux errements de l'amirauté de France : après Richelieu et Maillé-Brezé, la charge de « grand maître de la navigation et du commerce » redevient une récompense. Elle échoit à César de Vendôme et se transmet à son fils le duc de Beaufort qui a certes quelques gages à faire valoir : la guerre déclarée aux régences de Tripoli, Tunis et Alger en juin 1662 lui permet de déloger les hôtes indésirables des îles d'Hyères et, mieux encore, de porter le fer sur leur territoire en bombardant Alger.

Reste que la situation n'est pas saine et sa mort fournit à Colbert une occasion rêvée pour reprendre la main : l'édit de novembre 1669 supprime la charge de grand maître, rétablit celle d'amiral de France mais la confie au fils de la Vallière, âgé de 3 ans, manière de montrer que la fonction est purement honorifique. D'autant que le règlement du 12 décembre 1669 précise que c'est le roi, et non l'amiral, qui procède à l'ensemble des nominations et



Dessins représentant toutes les phases de construction d'un vaisseau. *Album de Colbert*, anonyme, XVII[e] siècle.
Musée national de la Marine/P. Dantec.

promotions – de l'officier au garde-magasin ! –, le secrétaire d'État à la Marine décidant quant à lui des dépenses, constructions, armements et plans d'opération. Dernier point problématique : en l'absence d'un État-major, la conception d'une politique navale, l'élaboration d'une doctrine d'emploi et la conduite des opérations en temps de guerre souffrent d'un certain amateurisme. La *Royal Navy*, à l'inverse, dotée d'une telle structure dès le XVII[e] siècle, y puisera une supériorité qui explique pour partie sa maîtrise des mers.

La question du pilotage de la politique navale étant réglée, reste à s'attaquer à ses fondements, aux infrastructures. Les arsenaux légués par Richelieu n'en ayant plus que le nom, il s'agit de rationaliser les implantations et de concevoir l'écrin nécessaire à la flotte du roi-Soleil. Si Brest et Toulon sont conservés, Brouage est délaissée au profit de Rochefort – choix peu judicieux du fait d'un accès difficile qui oblige les navires de 1[er] et 2[e] rang à s'alléger d'une partie de leur artillerie –, et Dunkerque est mis en valeur au détriment de Cherbourg. Ce dernier choix, malheureux, est directement à l'origine des événements de la Hougue en 1692. En effet, l'absence de relais entre Dunkerque et Brest empêche le vice-amiral Tourville, victorieux de la bataille de Barfleur, de trouver un port d'accueil pour sa flotte éprouvée. Ses navires seront ainsi exposés aux brûlots ennemis qui leur seront fatals.

Reste qu'au-delà du choix de nouveaux emplacements, Colbert imagine un véritable arsenal, à savoir la réunion de l'ensemble des fonctions nécessaires à la flotte en un lieu





unique. De vastes emprises voient le jour comprenant ateliers, cales de radoub (cales de remise à neuf permettant de remplacer le calfatage vieilli), fonderie, magasins avec salle d'armes, à voiles et corderie. Elles doivent accueillir des forces navales dont les bâtiments seront conçus et réalisés en France, seule manière d'être réellement autonome. Car en 1661, la quasi-totalité des matériaux nécessaire aux constructions navales viennent de l'étranger : bois, poix, goudron, mâts, chanvre, lin, fer, cuivre voire canons proviennent pour l'essentiel de l'espace balte, à la merci d'une Hollande en mesure de couper toute liaison maritime. C'est ici que l'on prend la mesure de l'action du grand ministre : des manufactures d'armes et d'ancres voient le jour dans le Nivernais, en Forez, dans le Périgord, à Lyon, des fabriques de voiles naissent en Dauphiné et en Bretagne, le bois provient des forêts d'Auvergne, de Provence ou du Vivarais, le chanvre de Bretagne, de Bourgogne, du Dauphiné tandis que l'Aquitaine fournit le goudron. Ainsi, après de premiers achats à l'étranger, les 9/10[e] des vaisseaux de ligne sortiront des arsenaux français.

Les infrastructures posées, reste les hommes. Faute de parvenir à créer un corps d'officiers permanents, Richelieu avait fondé les gardes du grand maître. Colbert reprend cette base pour réaliser le rêve du grand cardinal : un corps d'officiers de marine aux charges non vénales. Trois compagnies de gardes-marine sont fondées à Brest, Rochefort et Toulon en 1683 pour assurer leur formation tandis qu'un corps administratif, les intendants de Marine, est constitué entre 1659 et 1683 à Toulon, Rochefort, Brest, Le Havre et Dunkerque.

Gravure et maquette du *Soleil-Royal*, navire de guerre en service de 1669 à 1692, construit à Brest.

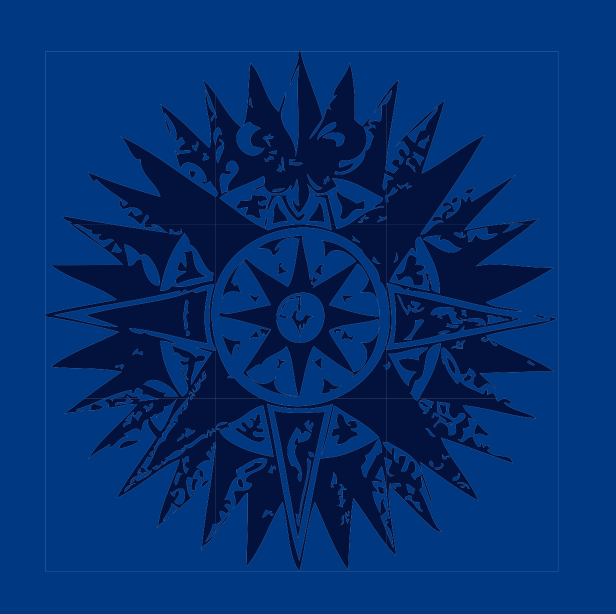
Ces derniers doivent assumer la construction et l'entretien des vaisseaux, leur approvisionnement, la levée des équipages mais aussi la gestion financière ou la police des arsenaux. Notons aussi la création de deux écoles d'hydrographie à Rochefort et Dieppe.

Concernant les équipages, le problème n'est pas tant de trouver des marins formés que de les faire revenir : en 1661, les marins français, faute d'engagement, sont contraints de s'expatrier au point de composer le tiers des équipages de de Ruyter. Les armements de Colbert inversent le mouvement – 30 000 marins français aux dires de l'ambassadeur de France à La Haye auraient repris le chemin de la mère patrie – mais le ministre entend trouver un moyen de recrutement pérenne. Mettant fin à la « presse », il instaure l'inscription maritime, système moins contraignant. Un rôle général des marins est établi dans les régions côtières permettant d'identifier les individus dont les métiers sont liés au monde de la mer, et qui devront à l'État un mois de service une année sur trois, quatre ou cinq. En contrepartie, ils bénéficient de privilèges fiscaux, de soins médicaux et surtout de pensions en cas de blessures ou d'invalidité. L'édit de Nancy du 22 septembre 1673 donne ainsi naissance à la première forme d'assurance sociale mutuelle abondée par des fonds provenant d'une taxe sur les armements et du budget du secrétariat d'État à la Marine. La France de Louis XIV bénéficiera avec ce système de 90 000 inscrits, chiffre dérisoire au regard des 20 millions de sujets, mais qui doit être tempéré par l'engagement de marins étrangers.

L'œuvre de Colbert peut paraître, au terme de ce parcours, incomplète voire en demi-teinte mais doit être replacée dans son contexte. L'effort est fourni sur dix ans, la guerre de Hollande changeant radicalement la donne. Ce conflit est le fruit du choix d'expansion continentale d'un roi assoiffé de gloire. Politique qui condamne toute velléité de domination des océans alors même que cette domination aurait pu être totale.



Bataille de Barfleur.
Au centre, le *Soleil Royal*, entre un vaisseau hollandais et un vaisseau anglais, Backhuysen Ludolf, 1693.
National Maritime Museum, Greenwich.



Le beau XVIIIe ?



Le XVIIIe siècle semble marquer l'apogée du commerce maritime : les exportations françaises font jeu égal avec celles de l'Angleterre en 1750 et, en 1790, malgré le désastre de la guerre de Sept Ans, le royaume dispose d'une flotte marchande de plus de 700 000 tonneaux, la deuxième du monde.

Triomphe en trompe l'œil : si le volume des exportations est de même niveau, le contenu est aux antipodes. Nantes, Bordeaux, Le Havre sont sur le négoce de matières premières quand Londres domine le marché des produits manufacturés. Ce siècle voit en effet nos armateurs délaisser les fortes positions acquises par Saint-Malo et consorts dans les textiles et la petite métallurgie au profit des « dopants » antillais – café, sucre. Ainsi, alors que Londres se projette dans le monde d'après – la révolution industrielle –, Versailles continue à vivoter dans le monde d'avant et ce jusqu'en 1830.

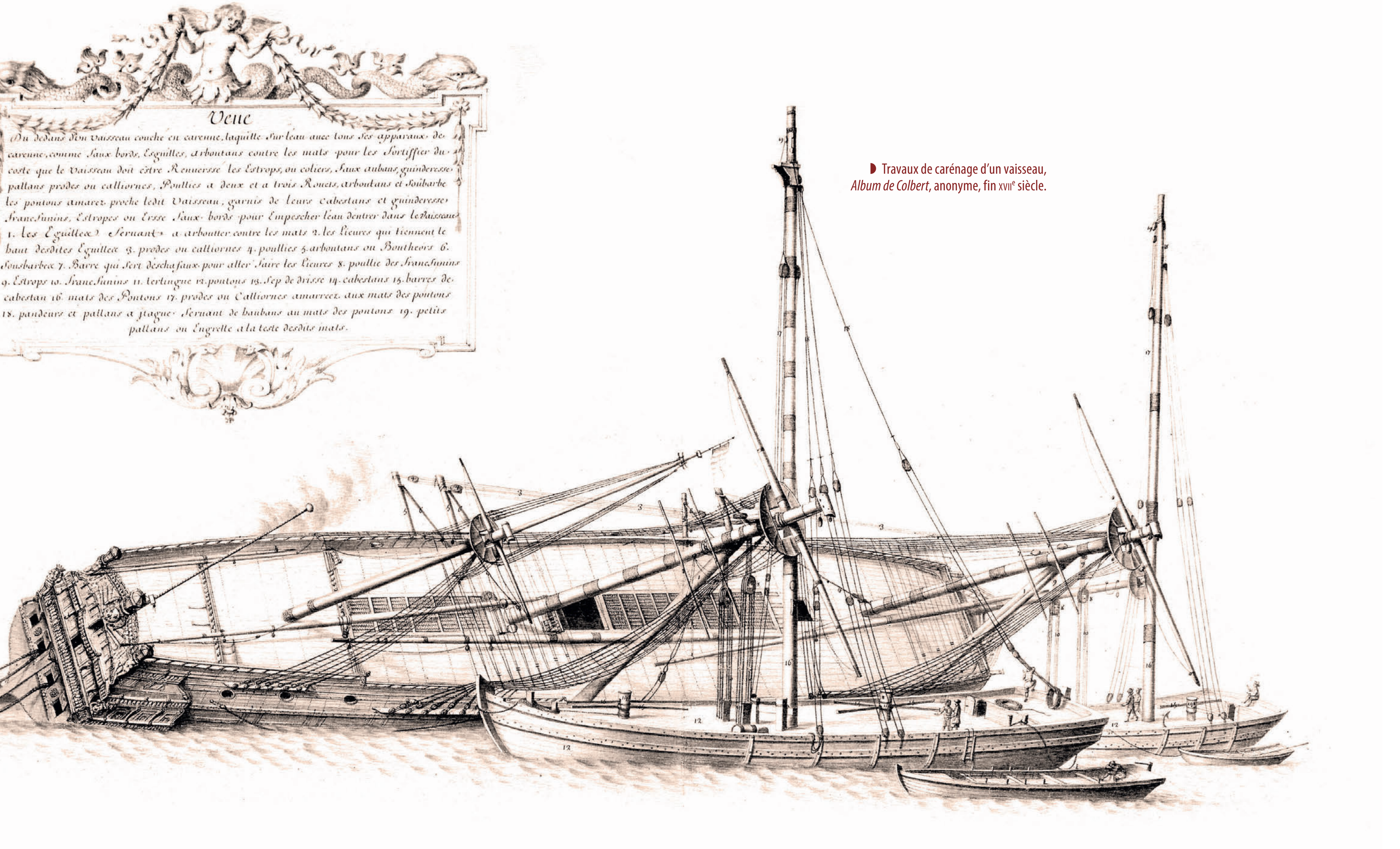
La Réale rentrant au port. Anonyme, après 1694. Ces galères du roi de la fin du XVIIe siècle et du début du XVIIIe siècle perdent rapidement leur rôle dans les marines de guerre au profit des vaisseaux. Musée national de la Marine / P. dantec.

Alors que la France était idéalement placée pour s'emparer de l'*imperium* sur les mers et les océans à l'orée du règne de Louis XIV, c'est l'Angleterre qui régne sans partage au sortir des guerres napoléoniennes. À cela une explication : le choix continental opéré par le roi-Soleil avec la guerre de Hollande. En s'attaquant à son ancien allié batave, le jeune monarque réussit le tour de force de dresser contre lui l'ensemble des puissances du Vieux Continent. Entraînée dans des conflits à répétition, Versailles délaisse une Marine qui doit affronter des escadres anglo-hollandaises dont le nombre finira par l'emporter.

La fin de la guerre de Succession d'Espagne apporte certes une paix durable mais les successeurs du roi-Soleil – à l'exception notable du Régent – manquent de vision pour saisir l'importance du maritime. Si l'empire colonial s'épanouit, c'est presque par inadvertance, quelques individualités – à l'image de Dupleix – jouant habilement des distances pour interpréter à leur guise les directives de la métropole. Si le commerce maritime s'épanouit, c'est en marge de Versailles, du fait d'armateurs, de négociants sachant tirer profit des possessions ultra-marines. Avec la paix, cette absence du régalien ne prête pas à conséquence mais la guerre venant, l'on saisit très vite l'impact de cette cécité. Sous la pression des coteries et des favorites, le portefeuille de la Marine est soumis à une valse incessante de titulaires avec pour résultat une flotte de 60 vaisseaux au début de la guerre de Sept Ans. Au même moment, la *Royal Navy* dispose, elle, de 142 vaisseaux.

La guerre de Sept Ans, on le sait, fut un désastre. Mal négocié, le traité de Paris de 1763 abandonne les Indes et les « arpents de neige » du Canada pour mieux garder les Antilles, la Louisiane revenant à notre allié espagnol pour compenser ses pertes. Entérinant la fin de notre premier empire colonial, ce traité engage de surcroît notre avenir économique : privée de colonies de peuplement et par conséquent de marchés captifs, la France abandonne la production manufacturée pour se recentrer sur la redistribution des matières premières antillaises.

Louis XVI fait certes renaître une belle Royale mais trop tard : la révolution industrielle anglaise est en cours, notre déclassement en marche, les guerres révolutionnaires et napoléoniennes ne faisant que l'accélérer. La paix n'apporte aucune inflexion : confinée dans la nostalgie de l'Ancien Régime, la Restauration réactive les éternels circuits du sucre et du café. Il faut attendre 1830 et le passage de témoin entre la branche aînée et cadette des Bourbons pour voir enfin une page nouvelle s'ouvrir.



◗ Travaux de carénage d'un vaisseau, *Album de Colbert*, anonyme, fin XVII[e] siècle.

LOUIS XIV, LE SOLEIL AVEUGLÉ

L'empire des mers s'est joué aux prémices du règne personnel de Louis XIV. La France, avec les traités de Westphalie et des Pyrénées connaît la paix et, grâce à l'allié batave, n'a rien à craindre de l'Angleterre. En faisant le choix de la guerre de Hollande, le roi-Soleil passe à côté d'un destin maritime en cimentant l'Europe contre lui. Seul apport paradoxal de ces conflits à répétition : la mise en place d'un nouveau modèle économique performant.

La guerre de Hollande ou l'obsession continentale

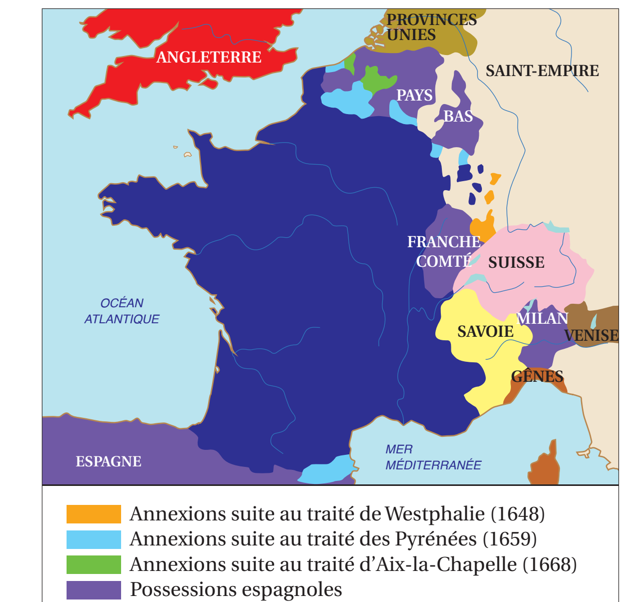
L'alliance des Bourbons avec la Hollande remonte au fondateur de la dynastie, Henri IV. Elle tient évidemment aux vieilles amitiés protestantes, mais aussi et surtout au partage d'un ennemi commun : les Habsbourg. Les traités de Münster et des Pyrénées consacrent la victoire du duo mais aussi les premières anicroches : si Amsterdam signe la paix dès 1648, Paris doit affronter Madrid jusqu'en 1659.

Le temps fait son œuvre et, en 1662, l'alliance est renouvelée pour vingt-cinq ans. Sauf que l'ennemi n'est plus commun : si la France continue à voir dans le Habsbourg l'adversaire, la Hollande s'inquiète des ambitions anglaises. Nous sommes ici à un moment clé de l'histoire de notre pays qui consacre l'expansion continentale contre l'empire des mers. Le jeune Louis XIV fait montre d'un manque de vision dont nous subissons encore l'héritage, car en rompant l'équilibre issu des traités de Westphalie et des Pyrénées, il inquiète ses voisins et pousse la Hollande dans les bras anglais. L'expansion outre-mer à l'inverse aurait rassuré les principales puissances du Vieux Continent et aurait permis, en conservant l'alliance batave, de contenir l'Angleterre. Bref, on choisit une politique perdant-perdant.

Tout se joue dans la période 1665-1668. Un soutien mesuré à notre allié lors de la deuxième guerre Anglo-Néerlandaise nous permet de remettre la main sur l'Acadie. Considérant

avoir joué loyalement son rôle, le roi-Soleil est outré de voir se constituer une alliance britannico-batave lors de la guerre de Dévolution. Incapable de prendre en considération l'inquiétude de ses alliés devant ses désirs expansionnistes, le jeune roi aveuglé, ne songe qu'à une chose : les amener à résipiscence.

C'est dès lors la désastreuse guerre de Hollande qui, non contente de dresser l'Europe contre l'expansionnisme français, scelle l'alliance anglo-néerlandaise. Le règne du roi-Soleil s'écrit désormais sans surprise : face à une renaissance constante des coalitions européennes, la splendide Marine de Colbert devient la variable d'ajustement de dépenses devenues insatiables. Ses succès – à l'image d'Agosta où périt le grand de Ruyter – n'y changent rien, on lui assigne au contraire des missions identiques avec des moyens réduits.



La France à l'issue du traité d'Aix-la-Chapelle en 1668.

Cette négligence relève de la véritable gageure pour un pays qui compte trois façades maritimes. La Méditerranée requiert des expéditions régulières contre les régences d'Alger et de Tunis. Dans l'Atlantique, assurer les communications avec les possessions ultramarines est vital. La Manche et la mer du Nord, enfin, sont le théâtre des affrontements avec les flottes combinées anglaises et néerlandaises. Affrontements au cours desquels les Français seront systématiquement en infériorité numérique et privés de l'équipement portuaire idoine. Ainsi, en 1692, la victoire de Barfleur devient le lendemain la défaite de La Hougue, faute d'un port apte à accueillir des navires ayant trop souffert pour regagner Brest ou Saint-Malo. Onze vaisseaux sont perdus, cette tragédie fournissant le prétexte tout trouvé pour imposer une stratégie moins gourmande en moyens.

Si Seignelay – en digne fils de Colbert – avait su résister aux pressions de Louvois, en revanche, Pontchartrain, son successeur au Secrétariat d'État de la Marine (1690) doit plier : on abandonne la guerre d'escadre, seule en mesure d'assurer la liberté des mers par l'écrasement de l'adversaire, au profit de la guerre de course, l'arme du pauvre. La Royale, quant à elle, dotée d'un format qui la place dans une position d'infériorité numérique clairement assumée a pour directives d'éviter l'affrontement pour se concentrer sur l'escorte des convois à destination de l'empire colonial. Cette stratégie montre très vite ses limites : la petite colonie de 200 personnes implantée en Louisiane en 1699 ne recevra aucun ravitaillement jusqu'en 1713.



Gravure ancienne hollandaise représentant la cité, le port et le môle d'Alger, Gerard van Keulen, vers 1690.
Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.

L'empire colonial lui-même devient la variable d'ajustement des objectifs continentaux. Ainsi, le traité de Ryswick (1697) ratifie certes l'annexion de la partie occidentale de Saint-Domingue – occupée *de facto* depuis Richelieu – mais sanctionne aussi le retour à l'Angleterre des conquêtes de Bienville en Nouvelle-France : Terre-Neuve et la baie d'Hudson sont sacrifiées pour mieux préserver les gains européens. Idem avec le traité d'Utrecht : l'Acadie et Saint-Christophe, berceaux historiques de l'implantation française, sont cédés pour solder la guerre de Succession d'Espagne. Versailles s'en sort cependant à bon compte : les pêcheries de Terre-Neuve, considérées comme des « *nursery of seamen* » vitales pour armer les navires de la Royale pourront perdurer le long du *French Shore* – côte Nord de Terre-Neuve, du cap Bonavista à la pointe Riche – et se reconstituer autour de l'île Royale qui accueille la population de Terre-Neuve.

Ce traité clôt le cycle des guerres du roi-Soleil mais ouvre surtout la « seconde guerre de Cent Ans » : Londres fait de l'outre-mer son objectif quand Versailles le dédaigne. Vision d'autant plus curieuse que ses possessions coloniales sont à l'origine d'un nouveau modèle économique qui irrigue peu à peu l'ensemble du royaume.

Apogée malouine et nouveau modèle économique

Le bilan économique du règne de Louis XIV est tout en contraste. Au passif s'inscrit incontestablement la révocation de l'édit de Nantes, à l'origine de l'exode de 200 000 protestants entre 1679 et 1730, soit 1 % de la population. Mêlant aussi bien médecins que professeurs ou armateurs, bijoutiers, joailliers ou artisans du textile, de la soie, du cuir, ces exilés constituent une élite dont la perte obèrera longtemps l'essor du secteur économique. Si on y ajoute les 8 000 à 9 000 marins qui vont s'embaucher en Angleterre ou en Hollande, on mesure la saignée subie par notre pays.

Reste à replacer cette décision dans un contexte européen marqué par un même désir d'homogénéité religieuse. La Hollande ne tolère pas plus les catholiques et la Grande-Bretagne est confrontée à l'exode des jacobites, tenants de la dynastie Stuart et de Rome, qui essaimeront dans toute l'Europe et singulièrement en France. Ils apporteront au royaume leurs savoir, savoir-faire et capitaux : l'ouverture au commerce triangulaire d'une ville comme Nantes ne peut se comprendre sans prendre en compte la dynamique impulsée par sa communauté irlandaise.

L'essor de ce négoce en France est de la même façon inséparable de « l'internationale huguenote ». C'est parce que les protestants exilés vont conserver des liens avec leurs parentèles que les parts de marchés des « dopants » anglais – sucre, café – se voient

grignotés dans les pays du nord de l'Europe par leurs concurrents français. Les victimes de la révocation de l'édit de Nantes ont par exemple constitué une petite colonie très active à Hambourg dont elles vont faire le pôle de redistribution des produits coloniaux de leur ancienne patrie vers la Scandinavie et l'Allemagne.

Cette irruption des productions françaises sur les marchés européens est le fruit paradoxal des guerres du roi-Soleil. Martinique et Guadeloupe étaient certes en transition vers une économie sucrière mais pour la partie occidentale de Saint-Domingue, cet objectif paraissait de l'ordre du rêve. La grande île n'était alors que le refuge des laissés-pour-compte. Son gouverneur, Jean-Baptiste Ducasse, profite à merveille des affrontements du « Grand siècle » et se concilie ce *lumpenproletariat* en quête de fortune en menant 1 500 hommes sur la Jamaïque en 1694 et 1 600 à Carthagène trois ans plus tard, pour des opérations de prédation particulièrement fructueuses.

Les profits réalisés permettent les investissements indispensables au démarrage d'une industrie sucrière grande dévoreuse de capitaux : moulins, chaudières, étuves, distilleries sans oublier esclaves sont des prérequis aussi indispensables que coûteux. Là encore les guerres du roi-Soleil jouent un rôle facilitateur : coupées de Paris, les colonies peuvent enfreindre l'Exclusif, se livrer aux délices de l'interlope auprès des Hollandais et autres Danois, se procurant ainsi les moyens du décollage. Le bilan est éloquent : en 1700, la future Haïti compte 18 sucreries et 9 000 esclaves, quinze ans plus tard on y trouve 138 sucreries,

30 000 esclaves et 1 200 indigoteries. Les bases du grand commerce du XVIIIe siècle sont posées.

Ce phénomène de réinvestissement des profits de la flibuste se retrouve à l'identique en métropole. Ainsi Saint-Malo, en cherchant à rentabiliser ses navires paralysés par les guerres à répétition, devient la capitale de la course. Le port arme aussi bien pour la « petite course » – dans la Manche et le canal de Bristol – que pour la « moyenne course » – qui ratisse l'Atlantique Nord à la recherche des Hollandais de la VOC – ou encore la « grande course », basée sur de véritables escadres commanditées par des sociétés financières. Le capital de l'expédition de Rio de 1711 – forte de 17 navires et 5 600 hommes – est ainsi apporté par les négociants malouins, le roi et le comte de Toulouse, autant d'investisseurs rassurés par la réputation du chef de l'expédition, Duguay-Trouin. Connu pour mener des opérations particulièrement lucratives – la seule prise de trois vaisseaux de l'*East India Company* avait rapporté à ses commanditaires des dividendes de 2 000 %, soit 3 millions de livres –, il ne les déçoit pas avec un rendement final de 92 %. De 1688 à 1713, le port breton effectue près de 900 armements corsaires, et s'empare de 1 300 navires pour un gain de 50 millions de livres.

Bénéfices aussitôt réinvestis dans la conquête des mers du Sud, opération mâtinée de filouterie et d'ambition. Familiers des marchés espagnols, nos Bretons s'imaginent remonter la filière des lingots d'argent



Indigotier, planche botanique, Georg Dionysus Ehret, XVIIIe siècle, Bibliothèque du Museum d'Histoire naturelle.

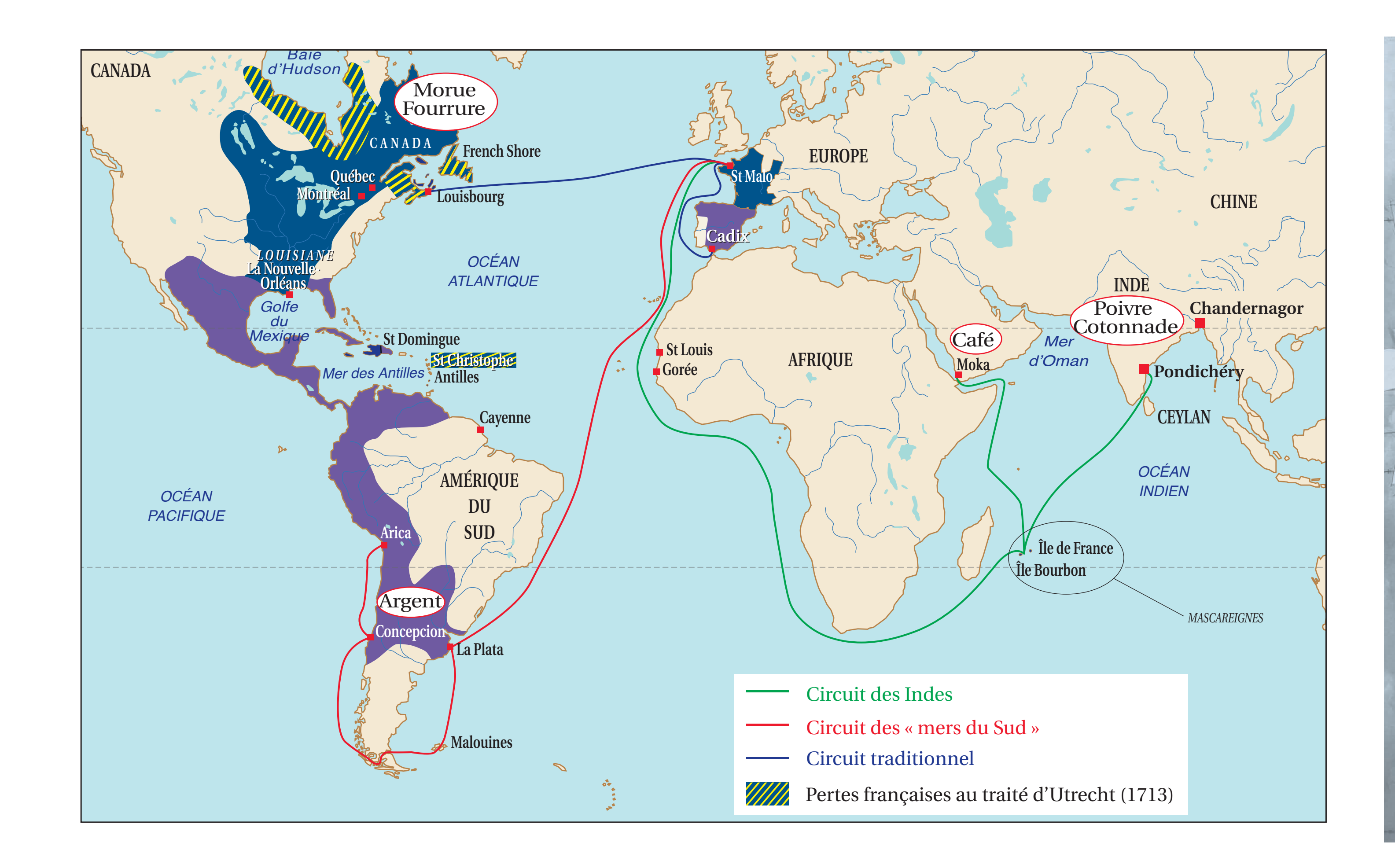


L'Indigoterie, Sébastien Leclerc, 1667-1671, dans *Histoire générale des Antilles habitées par les Français*, BNF.

en allant les saisir à la source, près des mines du Potosi, dans l'actuelle Bolivie. Pour endormir la méfiance madrilène, le concepteur de l'expédition, Noël Danycan, fonde une Compagnie de Chine qui opte benoîtement pour une liaison via le Pacifique. Cet habile paravent mis en place, les deux premiers navires peuvent prendre la mer en 1698, gagner les côtes du Chili et réaliser, au final, un profit de 211 %. Dès lors le mouvement est lancé, l'arrivée sur le trône d'Espagne du petit-fils du roi-Soleil, Philippe V, permettant même de l'officialiser. S'appuyant sur le précieux relais des Malouines – havre indispensable pour attendre les vents favorables au franchissement du détroit de Magellan –, les Bretons essaiment de petites colonies à Concepción et Arica où s'échangent produits manufacturés et étoffes contre le précieux métal. Un point d'entrée s'ouvre même sur la côte atlantique, à La Plata, pendant la guerre de Succession d'Espagne : le maintien des liaisons avec l'empire est à ce prix et rend la métropole moins sourcilleuse. Avec la paix, le régime de l'Exclusif revient à l'ordre du jour, l'ordonnance de 1716 mettant un terme définitif à une aventure qui a rapporté, entre 1703 et 1711, le chiffre colossal de 200 millions de livres d'argent pour 135 expéditions. Là encore, ces gains mirifiques ne sont pas destinés à la rente mais à se réinvestir beaucoup plus à l'Est, dans les Indes.

Ruinée par des guerres continuelles, la compagnie des Indes orientales fondée par Colbert se retrouve en effet dans l'incapacité d'assurer sa mission et cherche à déléguer son monopole. Ses actifs – implantation à l'île Bourbon et à Pondichéry – intéressent un

groupe d'armateurs malouins qui y voient les relais et comptoirs propices à un négoce fructueux. L'exclusivité du commerce avec l'Asie leur est concédée pour un an en 1708, puis renouvelée pour dix ans lorsqu'ils mettent dans leur jeu le financier Crozat. Faisant de l'île Bourbon leur port-base, ils rallient Pondichéry, son poivre et ses cotonnades mais surtout Moka et son café. Profitant des entrées de Crozat à la cour, ils font de ce breuvage le produit à la mode et tentent la première implantation de caféiers dans les Mascareignes. Ils poussent en effet à une annexion de l'île de France – aujourd'hui l'île Maurice – dont les Hollandais ont été chassé en 1710. Les 800 colons de l'île Bourbon y migrent en partie, attirés par un havre idéal, le futur Port-Louis. Au final, ces expéditions procurent un bénéfice de près de 50 millions de livres, bilan fructueux mais aussi chant du cygne.
Les compagnies à monopole vont faire leur retour et chasser de la zone des Malouins dont les piliers du négoce se trouvent parallèlement ébréchés par le traité d'Utrecht. La cession de Terre-Neuve et de l'Acadie impacte en effet directement leurs intérêts morutiers et si l'île Royale prend le relais – 75 % de la pêche provient de ses résidents en 1730, 90 % dans les années 1750 –, la Nouvelle-France, fragilisée stratégiquement par les abandons de 1713, se retrouve coupée de la métropole à la moindre tension franco-anglaise.
La mainmise de Saint-Malo sur le marché de l'empire espagnol s'étiole de la même façon en raison de deux clauses du traité d'Utrecht : l'*asiento do negros* – monopole de la traite



Le réseau commercial de Saint-Malo à son apogée au début du XVIIIe siècle.

accordé pour trente ans à la *South Sea Company* anglaise qui lui permet de fournir en sous-main toute une série de produits manufacturés – d'une part, et le vaisseau de permission, d'autre part, qui permet à Londres d'envoyer chaque année un navire de 500 tonnes dans les Amériques espagnoles afin d'y vendre sa cargaison. Ces deux clauses prennent fin avec le traité de Madrid (1750) mais le pli est pris : les Anglais ont mis en place les connexions idoines et sauront continuer un fructueux commerce interlope à partir de leurs ports des Antilles. Saint-Malo voit ses parts de marché inexorablement s'effriter et ce d'autant plus que l'ère des ports fluviaux, adossés à un vaste et riche *hinterland*, est venue.



Bataille du Cap Lizard, 1707, Théodore Dugin, XIXe siècle. Bataille qui oppose une flotte française, commandée par Forbin et Duguay-Trouin, à une escorte anglaise emmenant des renforts à destination de Lisbonne.

Louis XV, l'empire ignoré

Louis XV se retrouve à la tête d'un empire malgré lui, car à la Nouvelle-France et aux possessions antillaises vont s'ajouter l'Inde et une Louisiane enfin mise en valeur, bases d'une expansion économique d'un nouveau genre. Loin de se cantonner à quelques îlôts littoraux, le grand commerce innerve désormais l'ensemble du territoire. Il s'agit de produire pour les colonies mais aussi de transformer les matières premières venues d'outre-mer à des fins de réexportation. Les effets de ce changement de paradigme se font sentir si rapidement que les exportations françaises dament le pion à leurs homologues anglaises dès les années 1730. Ce qui inquiète Londres et préfigure une guerre que, faute d'investissement dans sa Marine, la France n'a aucune chance de remporter.

Vers une économie intégrée

Le Régent Philippe d'Orléans trouve à la mort de Louis XIV une situation financière désastreuse. Les guerres de son oncle ont fait exploser la dette publique mais tout autant la dette privée, quantité d'acteurs économiques ayant trouvé dans l'emprunt le palliatif à leurs problèmes de trésorerie. Les éternels expédients à base de chambre de justice destinées à faire rendre gorge aux spéculateurs sont bien évidemment sollicités mais fournissent de la menue monnaie, non des solutions durables.

Puis vient Law. Le Régent est rapidement séduit par cet Ecossais qui lui promet une monnaie abondante, moyen de dynamiser l'économie et d'en finir avec la dette. On connaît la suite : sa banque privée devient banque royale, les émissions de billets sont gagées sur la mise en valeur de la Louisiane et les revenus d'une Compagnie des Indes qui s'arroge le monopole du commerce extérieur de la France. Banque et affaires ne faisant jamais bon ménage – les tentations d'utiliser les dépôts de la première pour compenser les pertes des secondes étant trop fortes –, il arrive ce qui devait arriver : le krach.

Si la France sort de l'expérience vaccinée du papier monnaie, l'aventure est paradoxalement bénéfique. Car le « magicien écossais », en permettant la conversion des emprunts d'État en actions rapidement dépréciées, a opéré un double tour de passe-passe : la dette publique s'est considérablement réduite et la dette privée, du fait d'une inflation liée à une planche à billets un peu trop prodigue, a suivi une pente semblable. *Last but not least*, l'euphorie autour du papier monnaie a fait sortir des bas de laine un numéraire qui allait enfin pouvoir s'investir dans les circuits du négoce.

▸ Jeton de l'Académie de la marine, 1769.

La chute de l'Argentier met aussi fin au monopole de sa Compagnie, libère les cités portuaires et donne le coup d'envoi à une intégration inédite des secteurs terrestres et maritimes de l'économie. Les modèles rouennais, rochelais ou malouin, mettant à profit un arrière-pays travaillant pour l'export, ont en effet longtemps fait figure d'exception. La plupart des autres ports se contentaient d'un rôle de chargeur, les produits exotiques reprenant la mer sitôt arrivés à destination sans pénétrer, si ce n'est de manière résiduelle, dans l'*hinterland*. C'est précisément ce qui change avec Nantes, Bordeaux, Le Havre ou Marseille, autant de cités reliées à un fleuve et, ce qui est plus nouveau, à une offre.

Le vaste espace colonial légué par Louis XIV est en effet à l'origine d'un besoin en matières premières et en produits manufacturés que la métropole est enfin en mesure de satisfaire. Le rôle de l'administration des ponts et chaussées a été de ce point de vue décisif. L'œuvre de longue haleine consistant à relier les provinces les plus reculées à un réseau carrossable permettant de gagner fleuves et ports débute avec Colbert – créateur d'un corps de commissaires des ponts et chaussées –, se poursuit sous la régence – corps

▸ Jeton de l'Académie de la marine, 1769.

des ingénieurs des ponts et chaussées – et culmine avec Louis XV, fondateur de l'école des ponts et chaussées.

Ce réseau innerve peu à peu l'ensemble du territoire au point d'opérer de singuliers retournements. Ainsi Bordeaux, longtemps subordonnée à une Toulouse riche de son pastel et dans les mains anglaises ou néerlandaises pour l'exportation de son vin, émerge puis dicte sa loi. Dès les années 1720, la cité girondine s'affirme ainsi comme le plus grand port d'armement pour les colonies, pôle d'embarquement de vins, eaux de vie, farines – les moulins de la Garonne tournent à plein – mais aussi d'« engagés » dotés de compétences

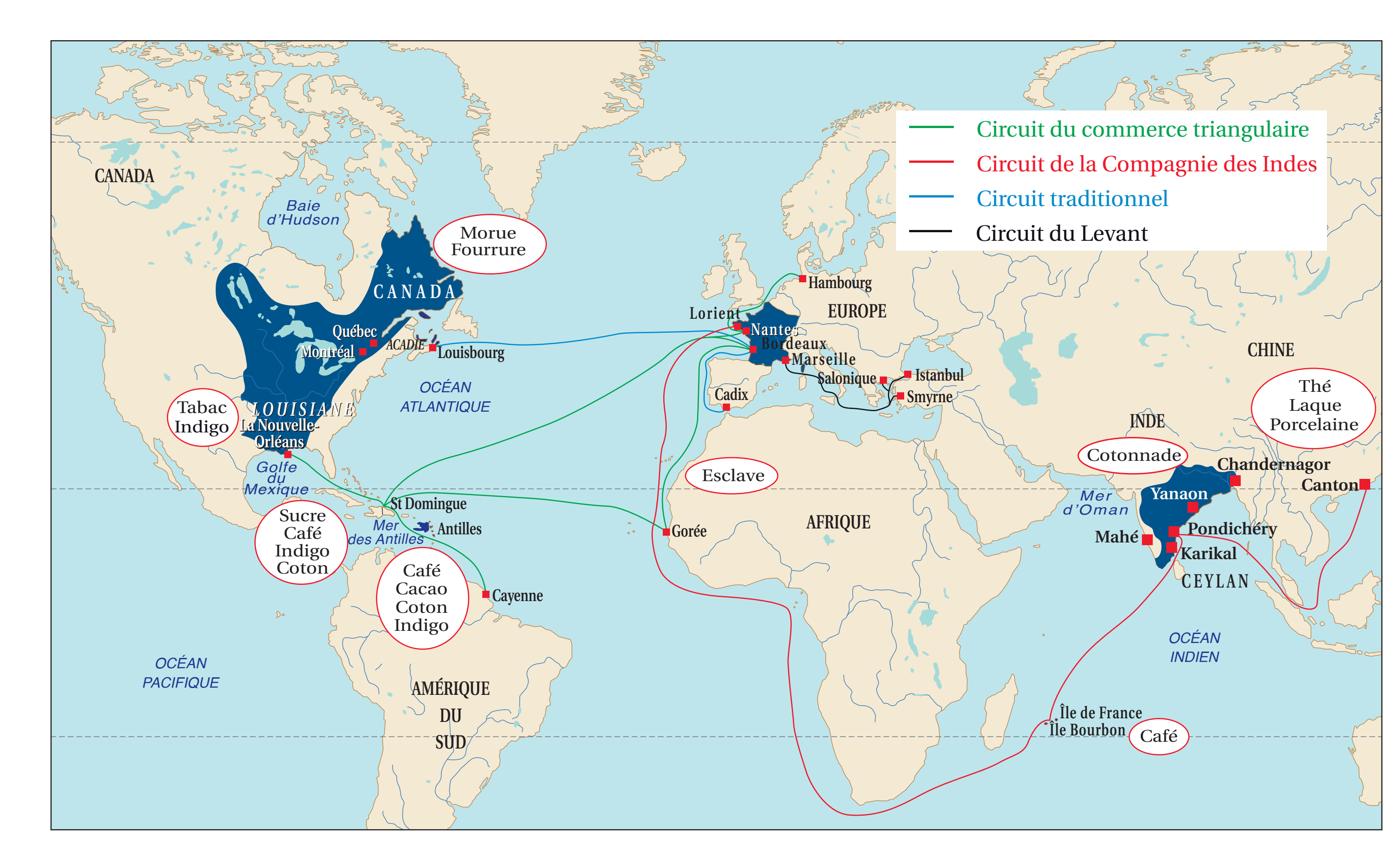


Vue d'une partie du port et de la ville de Bordeaux, prise du côté des Salinières, Joseph Vernet, 1759.
Dépôt du musée du Louvre- Département des Peintures. Musée national de la Marine / A. Fux.

recherchées outre-Atlantique. Les frets de retour se composent de produits des îles mais aussi des fourrures de Nouvelle-France, marché sur lequel La Rochelle est supplantée au tournant de l'année 1740. Bordeaux est à cette date le premier port français et se retrouve en mesure d'imposer ses *desiderata* : le castor lui est réservé, la cité d'Aunis devant se contenter du tout-venant et des fourrures bas de gamme. Seule la traite lui résiste, Nantes ayant ici conquis la première place.

Singulière révolution pour une cité ligérienne qui vivotait encore dans les années 1680 sur des trafics à base de vin, sel, blé ou poisson. Huitième port français à cette époque, elle grimpe à la deuxième place avec le commerce triangulaire. Ce triste négoce est basé sur un fret constitué de textile, quincaillerie ou pipe hollandaise, d'arme stéphanoise, de poudre d'Angleterre, de métal suédois mais aussi des indispensables présents aux monarques africains, corail italien et eau de vie. Gagnant Gorée ou Juda, on troque ces marchandises contre de pauvres hères plongés, une fois arrivés à destination, dans l'enfer des plantations. La cargaison de retour, à base d'indigo, de sucre et de café occasionne des profits particulièrement juteux : en 1782, le *Solitaire*, armé pour 146 278 livres produit un bénéfice de 300 %…

Mais dans ce panorama transformé rien n'est écrit d'avance. Ainsi Le Havre ne parvient à s'émanciper de Rouen qu'à l'extrême fin des années 1730, l'antique cité des ducs de Normandie se positionnant sur le marché des produits manufacturés et trouvant dans



Le grand commerce sous Louis XV.

l'exportation d'aiguilles, d'épingles, de souliers, de chapeaux de castor, de bas de soie et de laine, de toiles mais aussi de couvertures comme de verrerie, de chaudières ou de chaudrons de cuivre un dynamisme nouveau.

Car l'émergence des grands ports fluviaux ne condamne pas les autres cités portuaires. Elles doivent simplement se reconfigurer, investir les marchés de niches ou exploiter les périphéries. Ainsi La Rochelle sait faire fructifier les fourrures bas de gamme – élans, cerfs, ours, loups, martres – dédaignées par Bordeaux en les réexportant en Europe et, mieux encore, en les acheminant vers les manufactures de Niort où elles se valorisent en gants, les chutes étant utilisées pour les reliures des livres. La Louisiane devient un nouveau terrain de jeu du fait de son éloignement – La Nouvelle-Orléans est à 9 100 km de la métropole quand Québec n'est située qu'à 4 858 km et Saint-Pierre de la Martinique à 6 600. Trop distante pour que les grands ports du royaume y accordent de l'intérêt, la colonie recèle cependant tabac, indigo et mérite bien, aux yeux des Rochelais, un à deux voyages par an. Le schéma est identique pour Cayenne d'où l'on rapporte indigo, sucre et café.

La desserte de ces périphéries coloniales souligne la professionnalisation des échanges, fondés désormais sur de grands *emporium* chargés de redistribuer les marchandises à l'échelle locale. Les Antilles s'imposent pour la mer des Caraïbes : les négociants locaux livrent le fret venu de France en Louisiane – où ils chargent en retour riz, maïs, haricots, briques ou goudron – mais desservent aussi le Canada où ils débarquent à

Louisbourg – l'entrepôt de la Nouvelle-France – tafia et sucre contre bois, farines ou pois. Ce commerce intra-colonial est encouragé par la métropole – moyen de réduire ses dépenses – et plébiscité par les locaux qui y voient l'occasion de juteux bénéfices. L'île Royale fait par exemple de fructueuses affaires avec une Nouvelle-Angleterre, friande de « dopants » antillais.

L'intégration progressive des économies maritimes et continentales qui caractérise la façade atlantique est encore plus poussée en Méditerranée où Marseille, la grande peste de 1720 passée, s'impose comme le grand *emporium* de la *Mare Nostrum*. Un chiffre suffira à prendre la mesure du phénomène : si 70 navires phocéens fréquentent les échelles du Levant et de Barbarie à la fin du XVIIe siècle, ils sont plus de 400 en 1728. Dynamique d'autant plus remarquable que le nombre de ports d'escale s'est singulièrement réduit : les révoltes endémiques, la guerre perpétuelle avec la Perse conduisent à abandonner Le Caire et Alep pour se recentrer sur Istanbul, Smyrne – devenu l'entrepôt général de l'Asie – et Salonique, son pendant pour la Grèce.

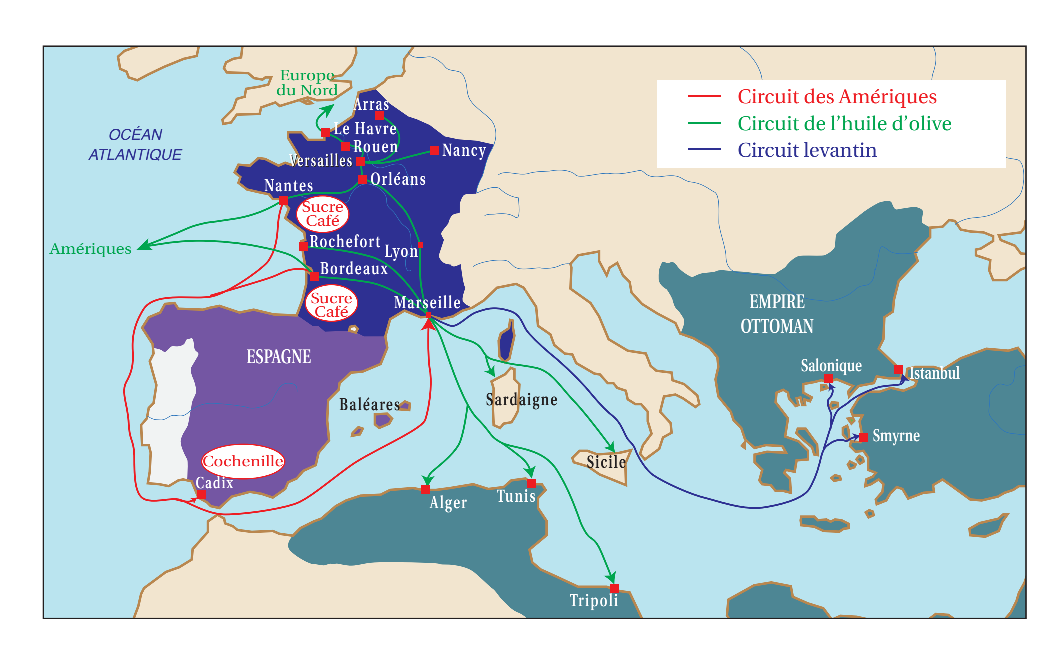
Ce succès repose en premier lieu sur les draps de Languedoc dont le positionnement sur le milieu de gamme profite d'un élargissement de la clientèle aux officiers, à la bourgeoisie et d'une teinture – la cochenille – que les Français ont su monopoliser. Originaire des plateaux de la région d'Oaxaca, au Mexique, les facteurs malouins – dominants à Cadix – la redirigent aussitôt vers les industries drapières du sud de la France qui, pour mieux



Détail de *L'Intérieur du Port de Marseille, vu du Pavillon de l'horloge du Parc*, Joseph Vernet, 1754.
Dépôt du musée du Louvre - Département des Peintures. Musée national de la Marine / P. Dantec.

évincer des draps anglais encore dominants, renomment leurs créations des « londrins ». Confusion payante : rayonnants en 1710, les produits britanniques sont ringardisés par ces nouveaux concurrents au tournant des années 1730. *Success story* identique pour les bonnets « façon Tunis » qui évincent les productions locales et s'imposent sur le marché des couvre-chefs.

Mais ce grand commerce ne doit pas occulter une autre forme de mainmise marseillaise, plus souterraine mais tout autant symptomatique : la « caravane » maritime. Le succès de ce modèle repose largement sur les limites de la marine marchande turque mais aussi sur un professionnalisme tel qu'il conduit les pachas à privilégier les Phocéens pour l'envoi de leur quote-part annuelle au trésor du sultan. Hormis ces convois exceptionnels, le caboteur type tourne habituellement pendant deux ans, pratiquant un « voyage à la cueillette », au gré des nolisateurs locaux. Parti avec quelques espèces, il embarque marchandises et voyageurs – pèlerins pour la Mecque et esclaves – pour revenir chargé d'une juteuse cargaison. Au milieu du XVIIIe siècle, près de 300 navires s'adonnent à cette pratique avant que l'émergence de Raguse – vassale de la Porte –, ne leur taille de sérieuses croupières. Dans l'intervalle, Marseille a cependant trouvé de nouveaux



Le réseau commercial de Marseille à son apogée au XVIIIe siècle.

relais de croissance en s'imposant notamment comme le redistributeur exclusif des « dopants » antillais. Mais des « dopants » transformés : la cité phocéenne abrite sept raffineries de sucre en 1733 et déjà seize en 1755, signe d'un réel essor.

Ce souci de transformer les matières premières pour maximiser les gains se retrouve – et à quelle échelle ! – avec l'huile d'olive, l'autre grand pilier du commerce marseillais. En quelques décennies les négociants phocéens réussissent à s'accaparer l'ensemble de la production méditerranéenne. S'ils assurent le transport en provenance du Levant et de Barbarie, Italiens et Espagnols trustent les circuits courts : leurs navires s'amarrent au quai du Lacydon où ils se transforment en autant de petites boutiques.

Cette volonté de monopoliser la production s'explique par des débouchés démultipliés et des gains à l'avenant. Elle est destinée en premier lieu à un produit phare, le savon, dont les fabriques passent de quinze établissements en 1710, au double dix ans plus tard. L'huile trouve aussi à s'employer dans le textile : indispensable à la préparation des lainages, elle gagne les filatures et teintures de Lyon, Orléans, Rochefort ou Rouen. Dernier marché enfin : celui des « illuminations », Versailles, Nancy ou Arras ne pouvant plus se passer de ce combustible pour leur éclairage public. Aucune région du globe ne semble échapper à l'emprise de l'huile : les *terra-neuvas* la chargent comme fret de retour après livraison de leur précieuse morue sur les marchés méditerranéens. Elle prend alors la direction de Bordeaux, Nantes ou La Rochelle à fins de réexportation vers le Nouveau Monde, l'Europe du Nord ou même l'Asie via une Compagnie des Indes qui sort enfin de l'anémie.

Le trajeu vers l'Asie a longtemps été celui des déconvenues. En un siècle (1600-1700), 155 navires français ont fait la route du Cap contre 811 anglais : bilan éloquent. Cette période voit certes la première liaison avec la Chine – voyage de l'Amphitrie en 1698-1700 –, mais deux siècles après les Portugais et soixante-quinze ans après Anglais et Hollandais. Cette faiblesse s'explique par les guerres mais aussi l'archaïsme des circuits financiers.

L'éloignement nécessite en effet l'immobilisation d'un capital considérable pour une liaison « en droiture » structurellement déficitaire. La raison ? Indiens et Chinois dédaignent les productions européennes quand nous sommes friands des épices, des « dopants » – le thé, de plus en plus –, des chinoiseries – paravents, porcelaines, meubles laqués ou éventails font les délices de riches amateurs –, des pondéreux tels le riz, du salpêtre, des laques ou du cauris – coquillage recherché par les négriers africains – et enfin, et surtout des

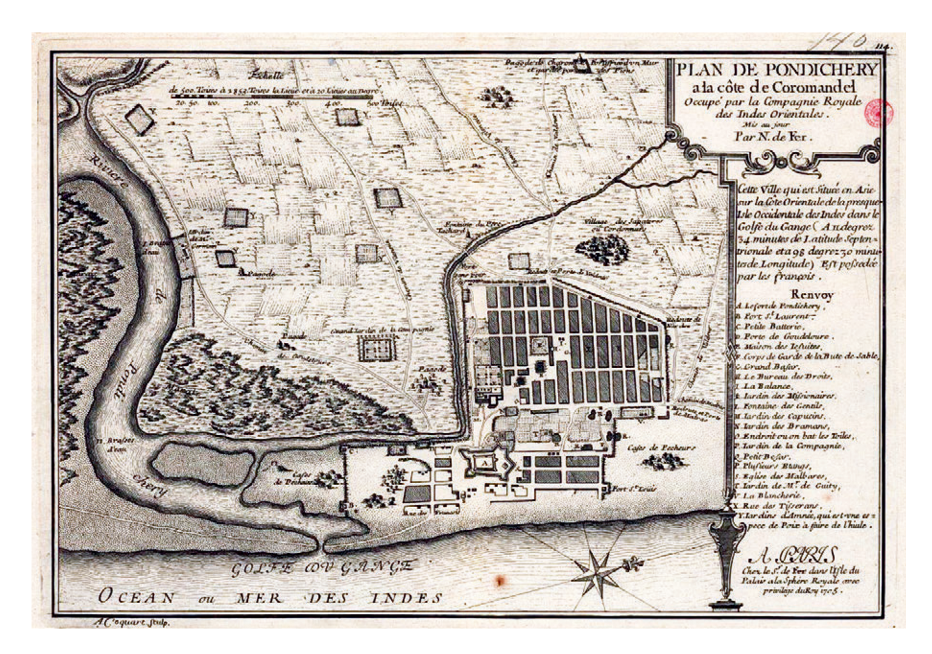


Vue des magasins de la Compagnie des Indes, de l'amirauté et de la maison du gouverneur à Pondichéry, XVIIIe siècle.
Musée de la Compagnie des Indes, Lorient.

cotonnades – toiles blanches, rayées, de couleur unie, ou peintes de motifs floraux ou animaliers.

La seule façon de rendre ce négoce rentable consiste à pratiquer le commerce « d'Inde en Inde » – en convoyant par exemple les toiles de Coromandel vers Moka pour y acheter du café ou vers Manille pour se procurer du numéraire en provenance d'Amérique –, ou bien à s'assurer le monopole sur l'importation des produits indiens ou chinois de manière à fixer les prix de revente. Law l'a bien compris : inspirée de la VOC, sa Compagnie des Indes dispose de forces armées et d'un port – Lorient –, seul habilité à écouler les denrées et produits extrême-orientaux.

Ce modèle est fructueux, car si, jusqu'en 1735, le commerce français en Asie est inférieur à celui des Anglais et Hollandais, après cette date, la Compagnie des Indes fait jeu égal avec sa rivale britannique. Entre 1713 et 1755, on constate de la même façon sur les marchés mondiaux une si forte augmentation des exportations françaises qu'elles égalent celles de l'Angleterre à la veille de la guerre de Sept Ans, quand elles n'en représentaient que la moitié en 1710. Dès les années 1730, notre marine marchande compte près de 1 600 navires de haute mer, nombre si peu inférieur à celui de Londres que le ministre Newcastle estime, désabusé, que « la France tôt ou tard dominera l'Europe et l'Amérique ». Cette prédiction repose sur un dynamisme commercial enraciné dans un empire colonial en pleine expansion et ce, malgré Versailles.



Plan de Pondichéry occupée par la Compagnie des Indes orientales, Nicolas de Fer, 1707.
Bibliothèque nationale du Portugal.

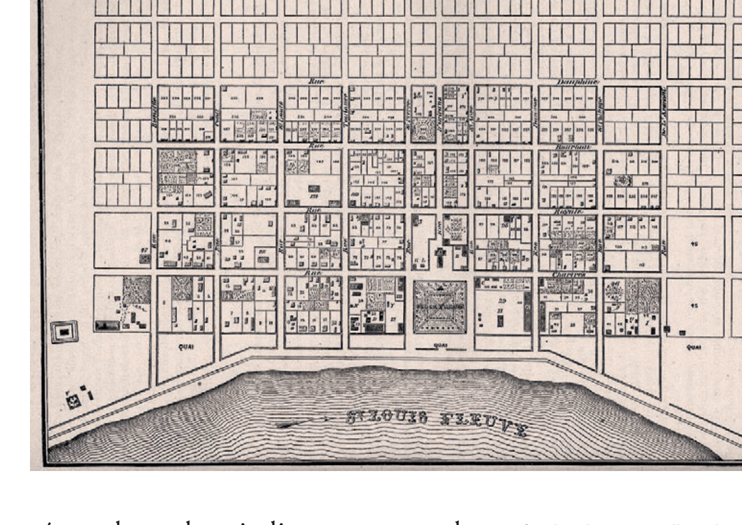
L'empire par inadvertance

Nanti d'un bel héritage avec une Louisiane enfin mise en valeur, Louis XV voit distraitement les Mascareignes s'embellir et les Indes françaises s'étendre au tiers du sous-continent. Mahé de la Bourdonnais et Dupleix interprètent les silences de Versailles comme un blanc-seing et complètent le plus bel empire que la France ait jamais possédé.

Reconnue par Cavelier de la Salle en 1682, la Louisiane accueille ses premiers établissements aux prémices du xviiie siècle : Fort Maurepas en 1699, Fort de la Mobile en 1702. Ce petit noyau de colons tient le choc de la guerre de Succession d'Espagne avant de s'épanouir au lendemain du règne de Louis XIV. Le Régent donne son patronyme à la Nouvelle-Orléans en 1718 mais contribue surtout à son peuplement via une émigration mi-volontaire, mi-forcée décisive – 1 800 résidents en 1723 – et au rattachement du « Pays de Illinois » qui donne à la colonie son visage définitif.

Profitant de la colonne vertébrale offerte par le Mississipi, cette « haute Louisiane » entre peu à peu en symbiose avec la « basse Louisiane » : les postes de traite demeurent tournés vers la Nouvelle-France mais les petites colonies agricoles qui essaiment autour du Fort de Chartres, de Vincennes ou de Sainte-Geneviève axent de plus en plus leur production vers une Nouvelle-Orléans devenue le pivot économique du territoire. Un chenal y est aménagé dès 1723 et des magasins s'égrènent le long du Mississipi pour abriter les récoltes vouées à l'export. Economie de plantation esclavagiste, ce Sud produit aussi bien pour la métropole – tabac, indigo – que pour le marché local ou régional – cultures vivrières centrées autour du maïs, des légumes, du riz ou de l'élevage.

Cette impulsion donnée par le Régent, décisive pour le démarrage de la colonie, ne se retrouve pas en océan Indien où la réussite des Mascareignes et de l'Inde repose sur des individualités brillantes – Mahé de la Bourbonnais, Dumas, Dupleix – qui savent jouer



Plan de La Nouvelle-Orléans en damier tracé par l'ingénieur Adrien de Pauger, 1728.

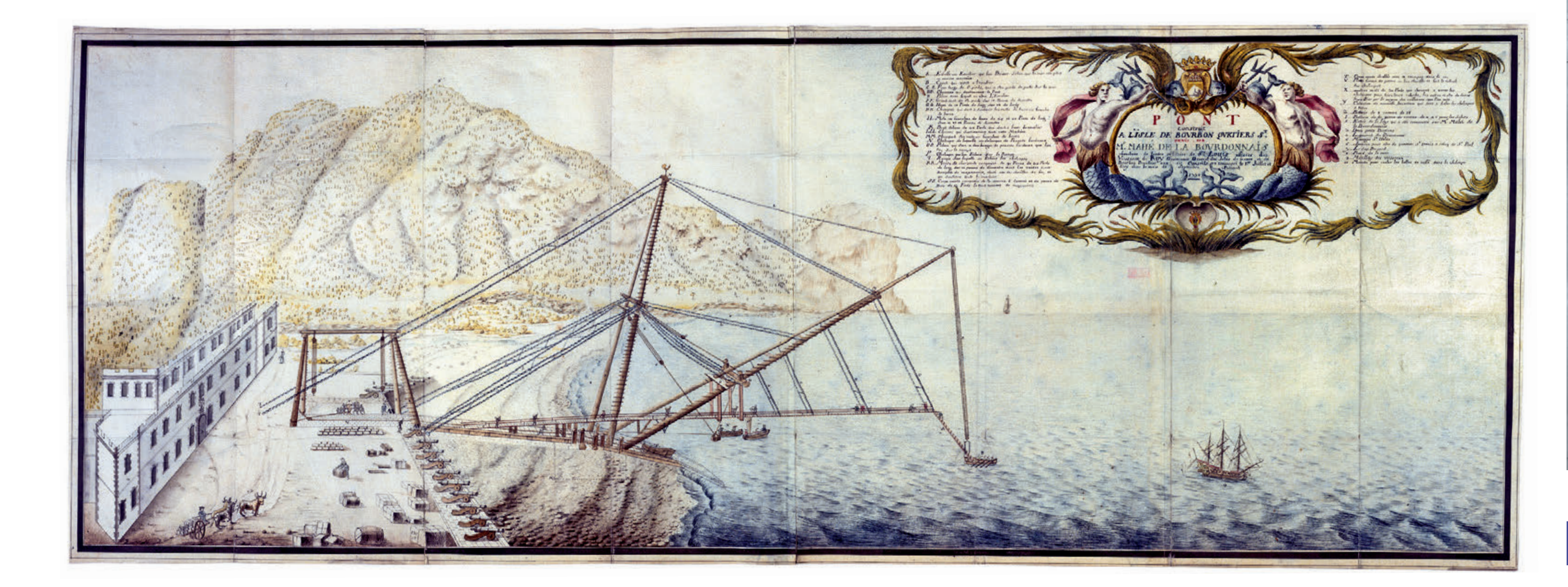
des distances pour interpréter à leur guise les directives des administrateurs de la Compagnie des Indes.

Les Mascareignes s'étaient jusqu'alors développées à la diable, de façon fortuite : l'île Bourbon prend son essor grâce aux colons réfugiés de Madagascar et le départ des Hollandais permet de s'implanter en île de France. Mais il manque à tout cela une vision, un plan d'ensemble. Lors de leur brève incursion en océan Indien, les Malouins laissent entrevoir les possibilités de ces îles mais sans y donner suite, la Compagnie des Indes reprenant la main.

Gérant les affaires indiennes depuis Paris, ses administrateurs se désintéressent des problématiques locales tant que leurs dividendes sont versés mais ont le nez creux pour recruter. Un jeune Malouin fait ainsi son chemin et est propulsé à la tête des Mascareignes en 1735. Ce Mahé de la Bourdonnais est habité par une ambition : faire de ces îles le verrou du passage dans l'océan Indien et la base arrière des forces navales françaises. Il pourra dès lors couper les lignes de communication anglaises et emporter la partie dans une confrontation avec Londres qu'il juge inévitable.

En dix ans, ce gouverneur infatigable transforme de fond en comble les deux îles. Il dote Port-Louis d'une cale sèche, d'un arsenal et d'une infrastructure portuaire de si bonne facture que la cité s'impose comme l'entrepôt des marchandises venues d'Inde, de Chine avant leur transbordement sur les navires à destination de Bordeaux ou Marseille.

Il recentre l'île Bourbon sur les cultures vivrières – manière de rompre avec une dépendance mortifère aux convois de la métropole en cas de guerre – et axe l'île de France sur les cultures exportatrices – sucre, indigo, coton, poivre –, sources de dividendes pour les administrateurs de la Compagnie des Indes dont il faut bien réfréner l'ire. Atterrés par les dépenses d'infrastructure de Mahé de la Bourdonnais, ils lui reprochent en effet de sacrifier le présent à l'avenir et s'interrogent sur la (trop) grande réussite de ses affaires. Réponse cinglante de la Bourdonnais : « c'est que je fais mes affaires selon mes lumières et celles de la Compagnie selon vos instructions ». Phrase que n'aurait pas désavouée un Dupleix soumis à la même tyrannie du retour sur investissement.



Pont construit à l'île Bourbon. 1738. Aquarelle. BNF.

L'Inde française à la mort de Louis XIV est peu de chose : quelques points d'appui épars – Pondichéry, Chandernagor – obtenus à force de négociation. Si le comptoir de Mahé s'y ajoute en 1721, et celui de Yanaon en 1728, c'est Benoît Dumas – nommé gouverneur en 1735 – qui change véritablement la donne. Confronté au déficit structurel de ce négoce, il flaire dans l'anarchie grandissante de l'empire moghol la martingale pour se procurer de nouvelles ressources. En 1739, son soutien à un roitelet local lui offre Karikal, riche contrée rizicole à l'origine d'un revenu annuel de 100 000 livres et futur « grenier à riz » de Pondichéry. Benoît Dumas pose ainsi les fondations d'un modèle porté à sa perfection puis dépassé par Dupleix.

Visionnaire, Dupleix, le nouveau gouverneur débarque en 1742 avec la conviction que seule l'exploitation en direct des ressources d'un territoire est en mesure d'assurer un bénéfice, prototype de l'économie coloniale. Prenant acte de la décomposition de l'empire moghol, il cherche à s'assurer des positions politiques, moyen d'accéder à des marchés réservés pour l'achat de produits indiens mais surtout d'obtenir des revenus de souveraineté via la perception d'impôts et de droits de douane. Ces ressources financent une armée de plus de 8 000 Cipayes, fer de lance de la mise sous tutelle du Dekkan. Dupleix fonde un empire, mais sa politique est jugée trop dispendieuse par les administrateurs de la Compagnie des Indes : il est rappelé en 1753, à la veille de la guerre de Sept Ans.



Carte des Indes dessinée par Mahé de la Bourdonnais pendant son emprisonnement à la Bastille sur un mouchoir avec du café et de la suie comme encre, 1750. BnF.

L'abandon des « écuries »

On connaît la réponse de Berryer, secrétaire d'État à la Marine, à Bougainville venu chercher du secours pour la Nouvelle-France : « Monsieur, quand le feu est à la maison, on ne s'occupe pas des écuries ». La phrase est certes prononcée dans le contexte d'urgence de la guerre de Sept Ans mais témoigne de l'état d'esprit de Versailles : l'empire est accessoire. Cette vision se marque dans le format de la Marine : quand Colbert léguait à sa mort 279 navires de guerre, Maurepas dispose, à l'orée de la guerre de Succession d'Autriche, de 51 vaisseaux et 27 frégates. Ceci, alors même que l'on vient de jouir d'une paix de trente ans – hormis le court épisode de la guerre de Succession de Pologne –, à l'origine de marges financières appréciables. Cette cécité consternante conduit mécaniquement au désastreux traité de Paris de 1763 et à l'abandon de l'empire. Si l'échéance put être repoussée, on le doit à quelques individualités hors normes comme Mahé de la Bourdonnais, Dupleix et, bien entendu, Maurepas.

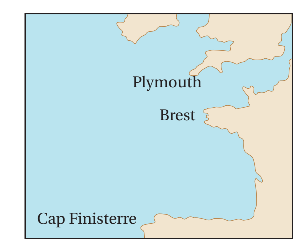
S'inscrivant dans la durée – il occupe le poste de Secrétaire d'État à la Marine de 1723 à 1749 –, Maurepas utilise intelligemment les maigres crédits à sa disposition en misant sur la rupture technologique. Poussant ses ingénieurs, il fait le choix audacieux d'abandonner les trois-ponts pour des deux-ponts plus manœuvriers et à la puissance de feu supérieure : la qualité suppléera la quantité.

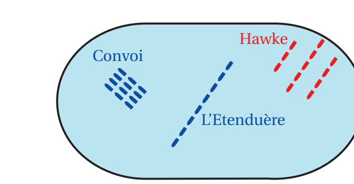
La guerre de Succession d'Autriche (1744) montre la justesse du pari : les 51 vaisseaux français surclassent les 120 vaisseaux anglais dont le nombre ne peut compenser l'obsolescence. La stratégie basée sur l'escorte des convois, le refus de tout engagement avec un ennemi supérieur en nombre permet de maintenir ouvertes les lignes maritimes avec toutes les parties de l'empire. Convenablement ravitaillées, les Antilles tiennent le choc ; la « petite guerre » – ancêtre de la guérilla – franco-indienne tient en respect les Anglais en Nouvelle-France ; et en Inde française, sous l'impulsion de Dupleix, Mahé de la Bourdonnais passe à l'offensive et s'empare de Madras, échangée contre Louisbourg à la paix. Bilan inespéré mais dont il faut tirer les leçons.

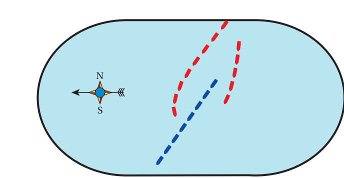
Maurepas plaide en faveur de forces navales au format en adéquation avec l'étendue de l'empire et obtient de justesse… le maintien de son budget. Supprimant les galères pour se redonner une marge financière, le ministre parvient à reconstituer une Marine de



Protection du commerce. Gravure du XVIIIe siècle, anonyme. C'est la mission essentielle que Maurepas a fixé à la Marine royale. Les vaisseaux ont ordre de se sacrifier en cas d'attaque de la *Royal Navy* pour sauver le convoi marchand, tactique qui réussit jusqu'en 1747. Musée de la compagnie des Indes, Lorient.







Bataille du cap Finisterre (1747).

60 vaisseaux, 22 frégates et reçoit pour tout remerciement un renvoi, victime d'une cabale de cour. Un valse de ministres lui succèdera : cinq entre 1749 et 1761 dont quatre en pleine guerre. Le budget en souffre, on taille dans le nombre de jours de mer : 15 % du temps à la mer contre 60 % pour l'Angleterre. Rien d'étonnant dès lors à ce que les navires britanniques, mieux entraînés, lâchent 2 à 3 bordées pendant la guerre de Sept Ans quand les Français n'en tirent qu'une.

Car dans le même temps, Londres remet tout à plat : le modèle du deux-ponts français est bien évidemment adopté mais c'est plus largement l'ensemble de la stratégie navale qui est repensé – le dédoublement d'escadre par exemple, expérimenté avec succès par l'amiral Hawke au cap Finisterre (1747), devient une pratique courante. Deux bases navales britanniques voient également le jour, à Antigua et la Jamaïque. Par ailleurs, en organisant le ravitaillement des navires en produits frais, Londres impose à la France un blocus strict de Brest, une escadre pouvant stationner des mois – y compris l'hiver – sans craindre le scorbut. Enfin, on planifie une rafle systématique des bâtiments français, aussi bien de commerce que de pêche, moyen d'assécher le vivier de marins de la Royale.

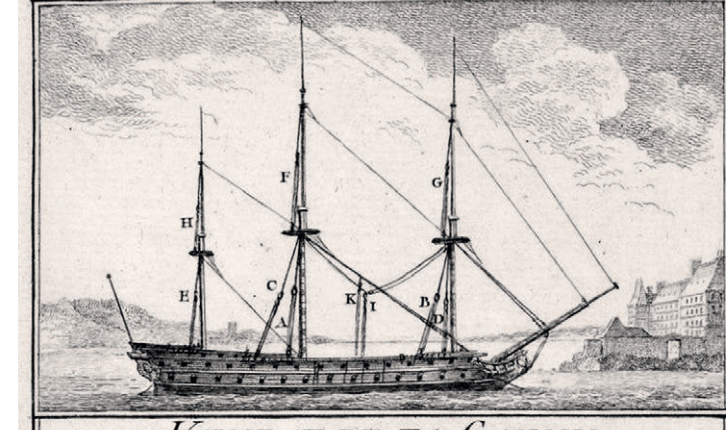
Car la saisie des 300 navires de novembre 1755, qui ouvre la guerre de Sept Ans, n'est pas un épiphénomène : Londres poursuit cette politique tout au long du conflit, ne dédaignant aucun esquif. La fin des hostilités dresse un bilan éloquent : 50 000 marins français sont prisonniers. On peut s'émouvoir de la perfidie d'Albion qui agit avant même

toute déclaration de guerre, mais force est de constater la détermination anglaise quand Versailles s'en remet au jeu des coteries pour définir une politique. Les buts de guerre sont clairs d'un côté – la conquête totale de l'outre-mer –, flous de l'autre, et leur traduction budgétaire à l'avenant : 30 millions de livres pour la Royale, 150 pour la *Royal Navy*.

Aux moyens matériels déséquilibrés s'ajoutent les erreurs dans le choix des hommes : on rappelle Dupleix, on le remplace par Lally-Tollendal, favori de la Marquise de Pompadour. Dédaignant les Cipayes, se brouillant avec les alliés locaux, il s'illustre en perdant la totalité des Indes. Scénario identique en Nouvelle-France : Montcalm snobe les Indiens, méprise la « petite guerre », et meurt avant que la défaite ne soit consommée.

À l'ouverture des préliminaires de paix, seules la Louisiane, la Guyane et Saint-Domingue demeurent en notre possession. Choiseul, l'homme fort du ministère, mène les négociations avec une obsession : la revanche. Il se bat ainsi pour garder Saint-Pierre et Miquelon et le *French Shore*, pépinières de marins indispensables pour espérer l'emporter. L'addition se révèle néanmoins particulièrement lourde : l'Inde – hormis Pondichéry, Chandernagor, Yanaon, Mahé et Karikal –, Saint-Louis du Sénégal – on préserve Gorée –, la Nouvelle-France mais encore toute la rive gauche du Mississipi sont abandonnées, et la Louisiane est cédée à l'Espagne en dédommagement de la Floride.

On conserve enfin les îles antillaises – hormis Tobago, Saint-Vincent, La Dominique –, mais on perd les colonies de peuplement, terreau de la révolution industrielle.



VAISSEAU DE 74. CANONS

Ces Vaisseaux, sont d'un service plus étendu que les précédents, et se manœuvrent plus aisément ; Ils sont susceptibles par leur force, et leur grandeur, de rendre en meme tems, un Combat vigoureux, et actif. on les préfere aux prémiers, pour porter la guerre dans les Pays éloignés. et ils sont regardés comme de Forts Vaisseaux de Bataille.

MANŒUVRES COURANTES

On ne represente point les haubans dans cette Figure, pour laißer voir les manœuvres à poulies, qui sont dessous. voici leurs noms.

A Caliornes
B Candelettes
C les grands Palans

Ces Manœuvres, servent à embarquer, et débarquer les grands fardeaux, ainsi qu'à d'autres usages, ou il faut beaucoup de force.
Il y en a une de chaque coté du Vau. c'est pourquoi on les à écrites au pluriel, on fait de meme, pour les manœuvres cy dessous, parcequ'elles sont doubles comme ces prémieres.

D Palans de misaine
E Palans d'artimon
F Palans du grand mat d'hune
G Palans du petit mat d'hune
H Palans du Perroquet de Fougue

Ces Manœuvres, servent à tendre et détendre les haubans, ou pour parler en marin, à les rider et derider, Elles servent encore utilement a d'autres usages relatifs à l'armement et a la manœuvre des Vaisseaux.

I Palans d'Etai
K Palanquin

Ces manœuvres, servent à embarquer et débarquer des menus effets, ainsi qu'à differents services du Vaisseau.

Vaisseau de 74 canons. Gravure tirée de *Marine militaire ou Recueil des différents vaisseaux qui servent à la guerre, suivis des manœuvres qui ont le plus de rapport au combat ainsi qu'à l'attaque et la défense des ports*, Nicolas Ozanne, 1764. BNF.

JEUX DE DUPES (1763-1814)

La période 1763-1790 est celle des faux-semblants : l'économie française fait jeu égal avec celle de l'Angleterre en volume mais ses fondements sont à beaucoup moins solides. Assise sur un vaste marché intérieur de 16 millions d'individus, Londres entame sa révolution industrielle quand Versailles campe sur un rôle de redistribution des matières premières antillaises, modèle poursuivi de façon impavide sous la Restauration.

Révolution industrielle contre commerce triangulaire

Le choix de conserver les « perles des Antilles » s'enracine dans une dynamique économique bien réelle, qui s'appuie pour l'essentiel sur trois produits : le sucre, l'indigo et le café.

L'exploitation du sucre s'épanouit en effet à Saint-Domingue, devenue premier producteur américain en 1789 avec 86 000 tonnes, mais également en Martinique – 24 000 tonnes en 1790. La Guadeloupe est dans une dynamique semblable avec l'apport paradoxal de l'occupation anglaise : 40 000 esclaves y sont convoyés en moins de quatre ans, si bien que la production grimpe à 14 870 tonnes en 1763.

L'indigo, en pleine croi ssance durant la première partie du xviiie siècle – 1 182 indigoteries en 1713, 34 445 en 1739 –, continue sur son erre et évince même son *alter ego* indien des marchés européens.

Le café, quant à lui, originaire du Levant, met du temps à s'imposer. Les premières fèves sont introduites en France par Marseille en 1644, et bien que le *Procope*, premier « café à la française », ouvre en 1686, il faut attendre la Régence pour le voir conquérir les classes aisées et devenir un produit « tendance ». La demande s'emballe alors, et on teste un premier plan de moka en Martinique avec un succès immédiat, cette culture nécessitant un faible apport en capital. L'île exporte 300 tonnes dès 1733, 3 200 tonnes en 1740 et

◗ Plantation de canne à sucre aux Antilles.
William Clarke, *Ten Views in the Island of Antigua*, 1823.
British Library.



8 000 tonnes en 1788. Chiffres appréciables mais modiques comparés à ceux de Saint-Domingue, qui est, à la fin du xviiie siècle, le premier producteur mondial.

Ce dynamisme économique s'explique par une demande européenne insatiable et des négociants qui s'imposent sur le marché de la redistribution grâce à leurs réseaux, leur savoir-faire, la pratique du *dumping* – ces produits bénéficient d'une franchise de droits à la réexportation –, mais aussi la chute des surplus anglais – le marché intérieur de la perfide Albion absorbant l'essentiel de leur production ultra-marine. Ainsi, les exportations françaises dépassent celles de Londres sur le marché de l'Europe du Nord – Provinces-Unies, Russie, Scandinavie, Prusse, Pologne – au lendemain de la guerre de Sept Ans.

Aux productions des îles, s'ajoutent les objets de « galanterie » – articles de luxe – dont raffolent les diverses cours européennes mais aussi les vins et l'eau de vie, ce qui explique en partie la domination bordelaise.

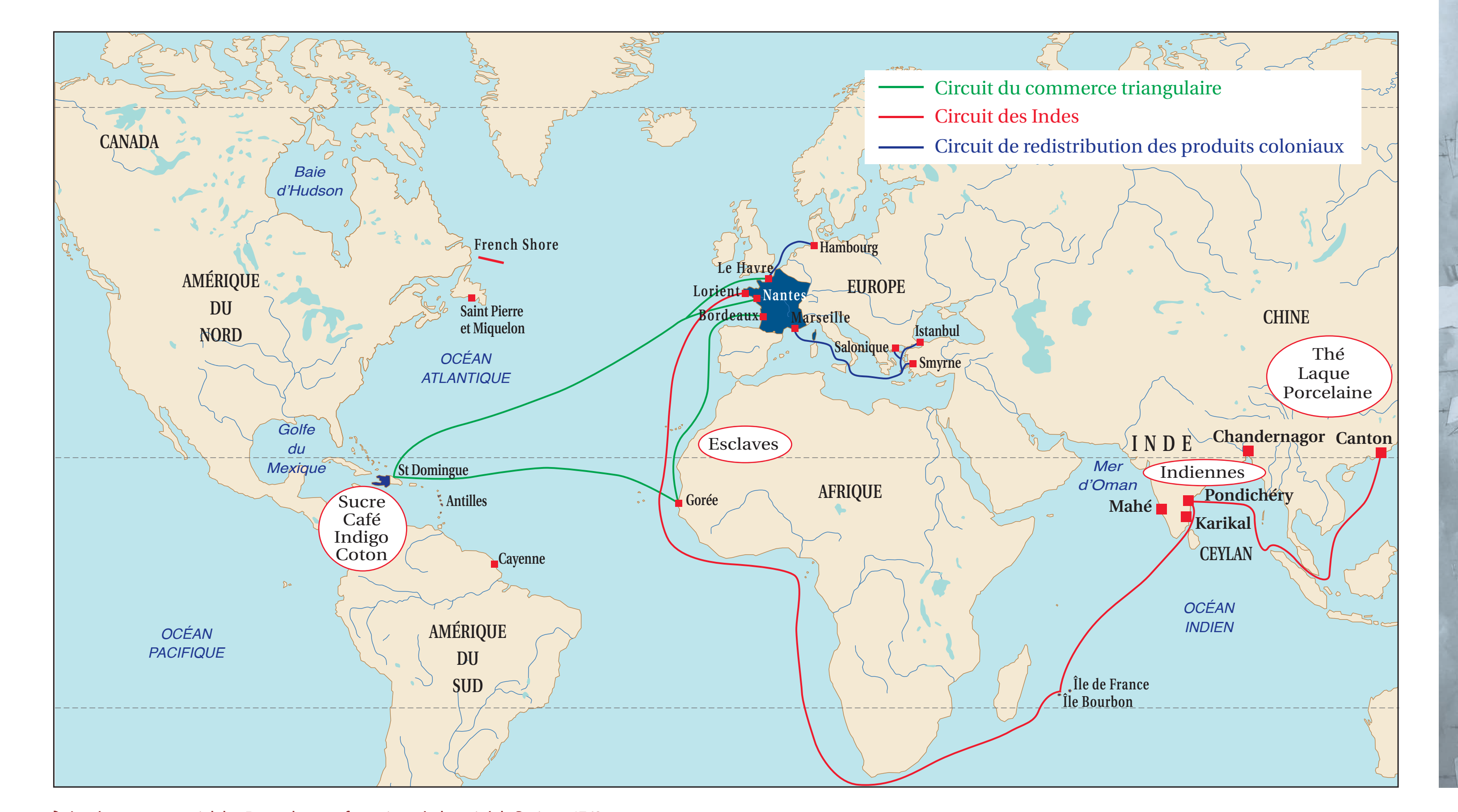
Sachant en effet à merveille articuler trois marchés complémentaires, Bordeaux, premier port du royaume est à l'origine de 45 % du trafic aux Antilles entre 1773 et 1788, et de 34 % des exportations françaises. Son arrière-pays fournit les denrées périssables aux colonies d'où sont rapportés les « dopants » qui, mêlés aux vins et spiritueux, vont s'échanger à Hambourg contre bois et autres matériaux indispensables à des chantiers navals en plein essor. Et loin de se reposer sur leurs acquis, les négociants girondins encouragent la montée en gamme des Bordeaux – les « grandes maisons » apparaissent aux alentours

de 1730-1740, les premiers crus dans la deuxième moitié du xviiie siècle – dont ils espèrent de nouvelles ressources, tout en s'aventurant aux Mascareignes ou en s'essayant au commerce avec les États-Unis après 1783.

Enfin émancipé de la tutelle rouennaise, Le Havre ne se limite plus aux *terra-neuvas*, ni au grand cabotage avec les îles britanniques ou la Péninsule ibérique : Saint-Domingue, la Martinique et la Guadeloupe deviennent les terres d'élection de ses armateurs tout comme la Guinée, le Sénégal ou Madagascar. S'efforçant de concurrencer Bordeaux, la cité normande s'épanouit véritablement sur le marché intérieur en jouant de la Seine pour s'ériger en pivot de la rediffusion des produits coloniaux au bassin parisien.

Si La Rochelle ne se relève pas de la perte de l'Amérique française, Lorient, à l'inverse, surmonte celle des Indes. La Compagnie du même nom fait faillite en 1769 et l'océan Indien s'ouvre à l'ensemble des ports du royaume. Le négoce lorientais parvient néanmoins à retrouver son équilibre autour de trois pôles : les Mascareignes, les cinq comptoirs indiens et Canton.

Les navires chargent en métropole les marchandises nécessaires aux expatriés – denrées alimentaires, armes, effets de marine, articles manufacturés – et les quelques produits susceptibles d'intéresser les Asiatiques – fer, plomb, cuivre, tissus de laine – pour gagner Port-Louis, escale incontournable. La cité s'est en effet imposée comme le grand *emporium* du commerce d'Inde en Inde : Danois, Portugais et Américains, à compter de 1783,



Le réseau commercial des 5 grands ports français après le traité de Paris en 1763.

y relâchent systématiquement. On charge au retour les éternelles cotonnades dont l'industrie de l'indiennage – en plein essor à Nantes, Rouen ou Mulhouse – est toujours aussi friande pour leur appliquer les motifs et peintures qui en doubleront la valeur à la revente. Mais ce négoce n'est rien à côté de celui du thé, chargé à Canton à fins de réexportation en Angleterre.

Ce trafic, totalement illicite, repose sur une taxation délirante – 80 à 100 % du prix de vente – d'un breuvage consommé par toutes les classes sociales anglaises. Dès 1740, la marchandise introduite en contrebande atteint trois fois les quantités importées légalement. Toute l'Europe – des Pays-Bas au Danemark – se livre à l'interlope mais force est de constater que la France – avec Dunkerque et Boulogne comme centres principaux – est géographiquement idéalement placée. La Bretagne n'est pas absente pour autant, et si Nantes préempte la moitié des cargaisons de thé parvenant à Lorient, c'est qu'elle sait pouvoir la diffuser à Saint-Malo, Morlaix, Roscoff, d'où elle gagne l'Angleterre. En 1784, lorsque Pitt décide de baisser à 25 % les droits sur le thé, on s'aperçoit qu'une bonne partie des compagnies européennes vivaient sur une prospérité factice, alimentée essentiellement par ce trafic.

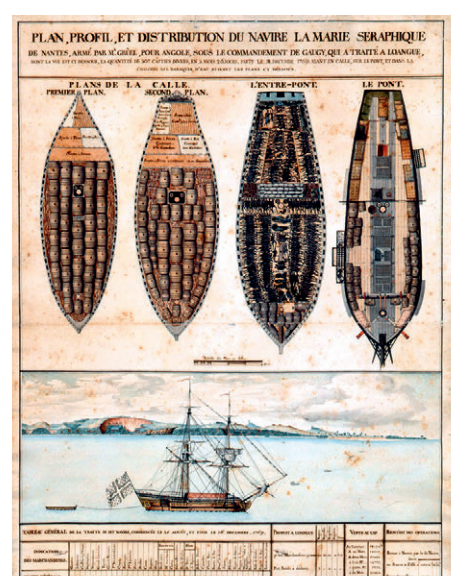


Mise en caisse du thé, XVIIIe siècle. BNF.

Quant à Marseille, non contente de renforcer sa mainmise sur le Levant, elle se mondialise. Déjà plaque tournante du commerce du blé en Méditerranée et carrefour international de l'huile d'olive, elle redistribue désormais les productions américaines. La cochenille est toujours diffusée par ses soins dans l'empire ottoman, d'où elle gagne la Perse puis, via Bassora, l'Inde et la Chine. Dans le même temps, une centaine de ses navires s'essaient au commerce des îles à la fin du XVIIIe siècle. La fin du monopole de la Compagnie des Indes lui ouvre également les portes de l'océan Indien : 200 bâtiments font le voyage de Chine de 1769 à 1793. À la veille de la Révolution, Marseille réalise un cinquième du commerce extérieur français avec un tropisme de plus en plus prononcé pour les industries de transformations : savonneries, raffineries de sucre, chapelleries, etc. Cette diversification est bienvenue, car à compter de 1770, certains piliers de son négoce – tels les draps du Languedoc – se voient fragilisés par une concurrence anglaise de plus en plus féroce.

Les apparences sont en effet trompeuses. Si l'on s'en tient aux chiffres, la France ne cesse de gagner des parts de marché sur le Vieux Continent, au point d'y écouler 79 % de ses exportations sur la période 1786-1790 quand l'Angleterre plafonne à 47 %. Sauf que ce succès, bien réel, repose sur des structures économiques du passé quand Londres écrit l'avenir. Par exemple, les circuits financiers français de la traite, archaïques, reposent sur un règlement de la cargaison de « bois d'ébène » – autre nom des esclaves – au voyage suivant quand les Britanniques regagnent la mère patrie nantis de lettres de change.

Et que dire d'équipements portuaires limités à des quais de qualité médiocre jusqu'au début du xixe siècle ! À l'exception de Dunkerque, en 1786, et de Lorient, au tournant des années 1750, on ne trouve aucun engin de levage alors que les grues sont apparues en Europe du Nord dès la fin du xviie siècle. Le bassin à flot, pareillement généralisé d'Amsterdam à Middelburg, qui permet de charger et décharger les navires sans se soucier de la marée, est présent dans le seul port du Havre mais dédié à la Royale. Quand Liverpool invente le port moderne avec un bassin à flot entouré de docks équipés de grues, Bordeaux refuse la construction d'un quai sur pilotis équipé de grues en 1743 et d'un bassin de radoub en 1791.



Coupe interne de *La Marie Séraphique*, navire négrier.
Château des Ducs de Bretagne, Nantes.

Ces insuffisances se traduisent dans les échanges avec les possessions antillaises, la métropole se trouvant dans l'incapacité de fournir à satiété les denrées de base – farine, viande salée, poisson séché, bétail ou bois. Carences si criantes que le sacro-saint Exclusif finit par s'assouplir : deux ports francs voient le jour en 1767 et 1769, l'un aux Îles sous le Vent – Sainte-Lucie – l'autre au môle Saint-Nicolas, dans la future Haïti. Devant la demande grandissante, Versailles ouvre

sept ports d'entrepôts supplémentaires en 1784 : trois à Saint-Domingue, quatre aux Îles sous le Vent. L'impact est immédiat : en 1788, 1 461 navires américains fréquentent la « perle des Antilles » contre 600 français, la métropole représentant à peine 22 % des importations. De fructueux échanges naissent en effet entre les jeunes États-Unis, centrés sur les cultures vivrières et les Antilles françaises, grandes productrices de mélasse. Sous-produit du sucre blanchi, elle fournit, une fois distillée, le rhum indispensable pour se procurer les fourrures. La possibilité de commercer librement conduit même à une modification de la structure productive des îles : ces dernières délaissent les « dopants » pour se mettre au coton afin de satisfaire une demande anglaise devenue insatiable.

Car Londres s'est engagée dans un processus de modernisation passant, aux alentours de 1780, par la mécanisation de la filature et du cardage du coton, sa concentration en usine et l'adoption de la navette volante pour le tissage. S'y ajoute la production de biens intermédiaires à moindre coût, les fameux *toys* de Birmingham – objets allant des boutons aux services de table en métal argenté. À la tête d'un vaste marché intégré de 16 millions de sujets, l'Angleterre y diffuse ces productions nouvelles et délaisse l'Europe où la France s'impose avec ses « galanteries », « dopants » antillais et produits manufacturés de qualité médiocre.

Cette évolution souterraine explique pourquoi la France a été dans l'incapacité de conquérir le marché des jeunes États-Unis malgré la clause de la Nation la plus favorisée : elle ne disposait pas des produits demandés. Son marché intérieur commence aussi à en pâtir,

comme en témoigne le succès des fameux *toys* qui font l'objet d'une contrebande si massive à la fin de l'Ancien Régime que l'un des plus célèbres magasins de mode parisiens se paie le luxe de se nommer « Au petit Dunkerque », clin d'œil explicite au plus important foyer d'introduction interlope de ces productions anglaises.

Campées sur la réexportation de matières premières, les positions commerciales de la France étaient vouées à décliner, les guerres révolutionnaires et napoléoniennes jouant ici un rôle d'accélérateur, mais en aucun cas de déclencheur.

Puissance navale : le temps des illusions

Choiseul devient secrétaire d'État à la Marine en 1761 puis Premier ministre sans le titre jusqu'en 1770, date de son renvoi. Energique, il s'assigne une mission, celle de préparer la revanche. Cette obsession explique pourquoi il s'est tant battu pour conserver Saint-Pierre et Miquelon lors des négociations de paix. Dès juillet 1763, il y envoie le gouverneur Dangeac avec un contingent, fixé par le traité de Paris, de 50 hommes et s'attache à solidifier l'implantation. Chose faite avec les Acadiens du « grand dérangement », en quête d'une nouvelle terre promise. L'archipel compte 1 263 résidents en 1776, terreau d'une double spécialisation : Saint-Pierre se tourne vers la pêche, Miquelon les cultures vivrières, moyen pour Choiseul de libérer la colonie des convois métropolitains, de la rendre auto-suffisante en cas de conflit.

Mais les préoccupations stratégiques du ministre sont souvent gâchées par une inclination à se bercer d'illusions. Ainsi de la Guyane qu'il rêve en une vaste et puissante « France Équinoxiale », en mesure de porter secours aux Antilles. Cherchant à densifier sa population et passé maître dans l'art de la propagande, il réussit à rassembler en métropole 17 000 candidats à l'exil mais, se désintéressant des questions logistiques, est également comptable des 9 000 victimes mortes de faim ou de maladies, faute de ravitaillement. Finalement, la colonie compte, en 1770, 1 188 habitants.

Echec identique à Fort Dauphin, dans l'actuelle Madagascar. La grande île, décidément rétive à la présence française, voit les colons rescapés d'une énième tentative d'implantation la quitter en 1771, trois ans après leur arrivée. Echec encore aux Malouines où Choiseul soutient le projet de Bougainville d'y fonder un établissement. Les débuts sont pourtant prometteurs, le ministre pouvant se réjouir du débarquement d'une vingtaine de personnes en 1763, de la création de Fort Saint-Louis l'année suivante et d'un nouvel apport de colons en 1765. Sauf que Madrid s'émeut, réclame la restitution de l'archipel au titre de la bulle d'Alexandre VI et finit par l'obtenir en 1767 en vertu du pacte de famille. Satisfaits, les Espagnols négligent la prise de possession, facilitant ainsi la conquête anglaise. Le ministre pense y trouver l'occasion de la revanche, il y gagne son renvoi. À juste titre, car l'attention accordée à la Marine relève du tour de passe-passe et aurait mécaniquement débouché sur une nouvelle défaite.

Si en 1768, les forces navales sont revenues à leur étiage de 1756, cette performance masque un ensemble disparate et un budget, hors recettes exceptionnelles, qui ne représente que 8 % des dépenses de l'État, soit le niveau de 1750. Le redressement provient essentiellement du « don des vaisseaux », magistrale opération de propagande. Jouant sur la corde patriotique, Choiseul fait appel aux provinces, villes ou corps constitués, qui rivalisent à qui mieux-mieux pour fournir le plus beau navire à l'image du *Ville de Paris*, trois-ponts de 100 canons financé par la ville éponyme. Faisant feu de tout bois, le ministre met la main sur une partie des vaisseaux et frégates de la Compagnie des Indes lors de sa liquidation et s'enorgueillit au final d'une Royale constituée d'un ensemble hétérogène, parfois inadapté – neuf vaisseaux de 50 canons quand la guerre de Sept Ans a montré la supériorité des 74 canons –, et en tout cas inapte à emporter la décision contre la *Royal Navy*.

L'intégration de Lorient dans les arsenaux et une politique intelligente de stockage de bois, agrès, munitions dont les prix en temps de guerre deviennent prohibitifs, laissent cependant espérer des jours meilleurs. Les voyages d'exploration constituent une autre initiative bienvenue. Bougainville, Marion-Dufresne ou encore Kerguelen, par-delà la découverte de nouvelles terres, aguerrissent leurs marins, rapportent de précieuses indications





Ville de Paris, vaisseau de 114 canons, 1830.
Musée national de la Marine / A. Fux.

cartographiques et donnent le coup d'envoi d'une dynamique qui perdure bien évidemment sous Louis XVI, le « navigateur immobile » selon la belle formule d'Etienne Taillemite.

Passionné des choses de la mer, déterminé à voir sa Marine s'y imposer, le roi trouve en Sartine son *alter ego*. L'ancien lieutenant-général de la Police obtient les budgets nécessaires – 17,7 millions de livres en 1774, 74 millions en 1778 – et s'attèle en premier lieu à professionnaliser le renseignement, seule façon de disposer d'une vue exacte des forces et faiblesses de la *Royal Navy*. S'arrêtant sur un format de 80 vaisseaux de 74 canons et 60 frégates de 12 canons, il lui faut bâtir une nouvelle Marine, les navires de l'ère Choiseul, mal conçus, trop vite vieillis, étant pour la plupart à reprendre. Standardisant la construction pour obtenir un lancement plus rapide et à moindre coût, il impose une politique similaire pour la fabrication des canons : les fonderies de Ruelle et d'Indret fournissent enfin canons et boulets identiques.

L'escadre d'évolution, destinée à aguerrir des équipages dont, pour l'heure, le seul titre de gloire est d'échouer leurs bâtiments en sortant de Brest, constitue une innovation d'importance. L'escadre embarque des officiers en surnuméraire pour tester leurs capacités, en cerner les possibilités d'emploi et impose aux canonniers un entraînement poussé afin d'égaler au minimum la cadence de tir de leurs homologues britanniques.

Révolution aussi avec la fin de la prééminence de la « Plume » sur l'« Epée ». Les sept ordonnances du 27 juillet 1776 rénovent l'administration maritime en créant un chef

d'escadre-directeur général doté d'un pouvoir hiérarchique sur des intendants cantonnés strictement aux affaires comptables et financières. La suite logique intervient sous Napoléon avec la création du Préfet maritime et la prédominance du commandement militaire.

Le lancement, enfin, en 1784, de travaux destinés à faire de Cherbourg le chaînon manquant dans les implantations portuaires du littoral, couronne ces efforts. Le chantier est titanesque puisque nécessitant l'implantation en pleine mer, par des profondeurs pouvant atteindre 18 mètres lors des grandes marées, d'une jetée longue de plusieurs kilomètres et haute d'au moins 20 mètres.

Dotée cette fois d'une Marine et d'infrastructures de tout premier ordre, la France peut envisager la revanche. La guerre d'indépendance américaine en fournit le prétexte et permet à ses forces navales de s'illustrer aussi bien dans un rôle traditionnel de transport de troupes, d'armes et de munitions que dans des opérations combinées – alliant blocus et débarquement – à la Grenade et plus encore à Yorktown, tournant de la guerre. En outre, la Royale fait montre de sa capacité à agir sur toutes les mers du globe en s'emparant aussi bien de Minorque que de Saint-Martin ou Saint-Barthélemy, de Saint-Louis du Sénégal comme de Trincomalee.

L'apparence est glorieuse, la réalité plus nuancée. En l'absence d'État-major, la conduite des opérations s'effectue à Versailles ce qui occasionne des oublis, des ratés et une incapacité à profiter des circonstances. Ainsi, la bataille d'Ouessant de juillet 1778 libère la Manche, mais aucun corps de débarquement n'ayant été prévu, la descente en Angleterre est remise à l'année suivante. Les opérations combinées franco-espagnoles ou franco-hollandaises buttent par ailleurs souvent sur une mauvaise coordination et des retards, si bien que la victoire est longue à se dessiner, âpre et particulièrement coûteuse humainement et financièrement.



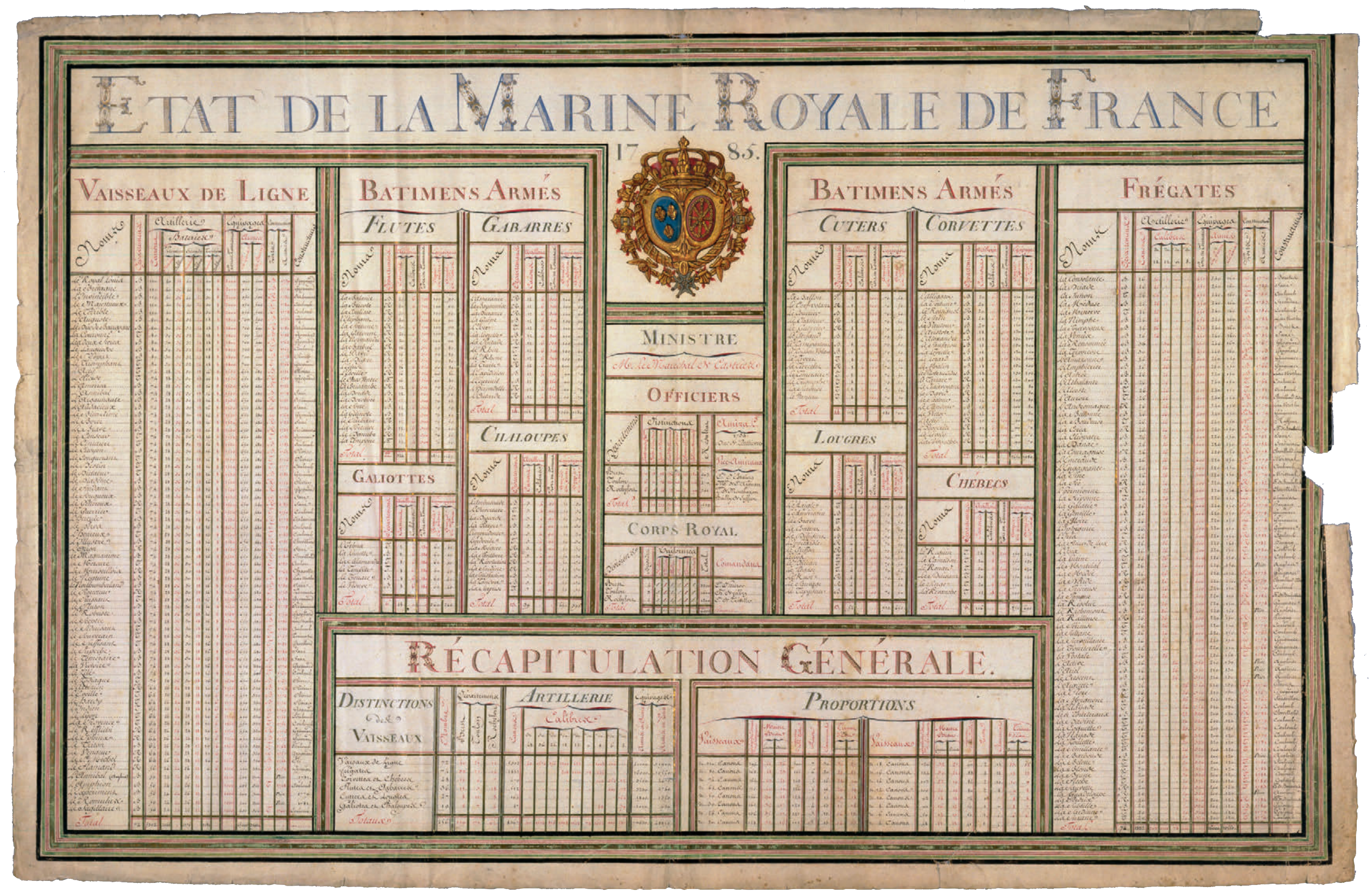
Combat de la Grenade, 1779, Jean-François Hue.
La prise des îles anglaises de Saint-Vincent et de la Grenade constitue le seul vrai succès de l'amiral D'Estaing aux Antilles au cours de la guerre d'indépendance américaine.
Musée national de la Marine / P. Dantec.

Mais par-delà ces failles, approximations stratégiques ou hypothèques sur l'avenir, la paix laisse un goût d'inachevé. Les États-Unis obtiennent leur indépendance, la France recouvre Tobago, Saint-Louis du Sénégal et la pleine souveraineté sur Dunkerque mais se garde d'aborder le sujet canadien dont les « insurgents » font un *casus belli*. Louis XVI se refuse pareillement à évoquer le cas de la Louisiane avec ses cousins espagnols. Pourtant, la Floride retournant dans leur giron, la compensation de 1763 ne se justifiait plus.

Ceci apparaît comme une évidence aux yeux d'un Napoléon qui rêve à la reconstitution d'un vaste empire colonial aux Amériques. Le Premier Consul profite du traité secret de San Ildefonso avec l'Espagne (1800) pour échanger la Toscane contre la Louisiane. Reste à négocier la paix avec l'Angleterre, seule façon de rétablir des liaisons maritimes durables. C'est chose faite avec le traité d'Amiens de 1802 qui officialise le retour à la France de la colonie et permet de reconstituer un ensemble solide dans la zone en récupérant la Martinique, la Guadeloupe, Sainte-Lucie et Tobago, la Guyane et Saint-Pierre et Miquelon.

Demeure Saint-Domingue. Napoléon obtient la cession de la partie espagnole mais veut négliger Toussaint-Louverture. Il y envoie le puissant corps expéditionnaire de Leclerc qui, rapidement décimé par les fièvres, acculé à la côte, doit acter l'indépendance de l'île. Sans doute était-il plus judicieux de diriger ces troupes en Louisiane, de s'arrimer solidement à la Nouvelle-Orléans pour s'en assurer la possession. Résultat, passé les treize mois de la paix d'Amiens, et en l'absence d'une Marine apte à affronter la *Royal Navy*, on se résigne à vendre cet immense territoire aux États-Unis.

La splendide Royale de Louis XVI s'est en effet délitée en quelques mois d'effervescence révolutionnaire. Les équipages virent sans-culottes, les officiers du grand corps prennent le chemin de l'exil tandis que la valse des ministres – huit titulaires du portefeuille de la Marine entre 1787 et 1792 – revient au goût du jour. Ce qui ne dissuade



État de la Marine royale de France, 1785.

pas le ministère girondin de déclarer la guerre à l'Angleterre en février 1793.

Dès juin, la bataille de Prairial donne le ton en préfigurant l'ensemble du conflit qui se réduit à une suite de désastres avec pour acmé, la prise de Toulon en août. Non content de mettre la main sur la ville, l'amiral Hood s'empare en effet de l'arsenal et de la flotte de la Méditerranée. Déliquescentes, les forces navales de la Révolution affrontent une *Royal Navy* impitoyable dont l'État-major a su tirer les leçons de la guerre d'indépendance américaine. Dotée d'amiraux en recherche permanente d'évolutions tactiques, elle maîtrise les schémas éprouvés – le dédoublement d'escadre, à Aboukir –, mais sait aussi innover – en perçant par exemple la ligne franco-espagnole, à Trafalgar. Elle fait évoluer de la même façon ses pratiques de tir : le tir « plein bois », beaucoup plus meurtrier, donc efficace, est adopté quand les Français s'en

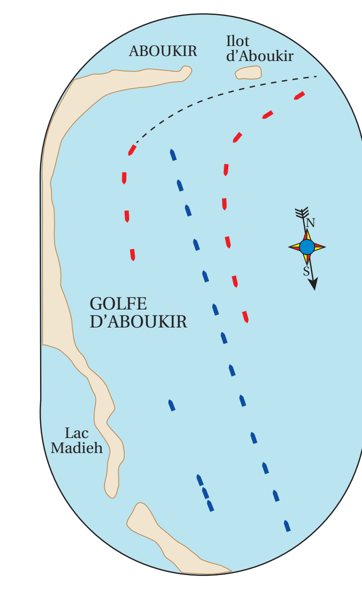


tiennent au tir « à démâter », toujours en vigueur à la fin de l'empire. Les efforts constants conduits en matière de soutien portent aussi leurs fruits : les ravitaillements à la mer en produits frais, la consommation systématisée de jus de citron font baisser le taux de mortalité annuel de ses équipages de 1 marin sur 8 en 1779 à 1 sur 32 en 1811.

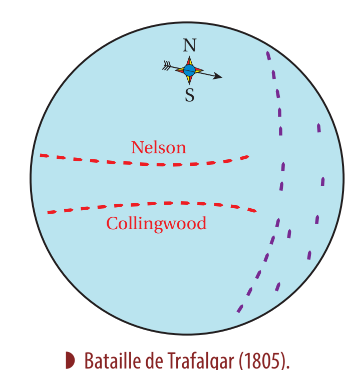
Napoléon essaiera bien de reconstituer une Marine mais Trafalgar accorde à la *Royal Navy* une maîtrise des mers sans partage, lui permettant de frapper où et quand elle le souhaite. L'expédition britannique de Walcheren, déstinée à conquérir le port d'Anvers, alors aux mains des Français, est certes un échec mais marque suffisamment les esprits pour obliger l'empereur à mobiliser des centaines de milliers d'hommes le long des côtes. Et quand s'ouvre un nouveau front, avec la rébellion espagnole, c'est un véritable corps expéditionnaire allié qui prend pied sur le continent, l'emporte à Vitoria en 1813, avant de pénétrer en France.

À cette date, l'ensemble de l'Europe s'est soulevée contre la domination française. La volonté de se libérer de l'emprise napoléonienne joue bien évidemment mais il ne faut pas sous-estimer les effets du blocus

L'empire colonial français aux Amériques sous Napoléon, juste après la signature du traité d'Amiens en 1802.



Bataille d'Aboukir (1798).



Bataille de Trafalgar (1805).

continental. Curieuse idée en réalité que de vouloir instaurer un blocus sans maîtrise des mers : l'Angleterre peut aussi bien introduire de la marchandise en contrebande qu'en priver l'adversaire.

La tolérance vis-à-vis des neutres – des Danois au premier chef avec leur entrepôt de Saint-Thomas – se fait ainsi de moins en moins accommodante, Londres limitant rapidement ce statut aux seuls navires en provenance des États-Unis. Et, en 1807, alors que Bordeaux, par exemple, accueille chaque année plus de 182 bâtiments ayant pour ports d'attache Boston ou New-York, l'Angleterre proclame l'interdiction faite à tout navire neutre de gagner le grand empire. Coup de grâce pour des ports français entrés dans une langueur mortifère dès la période révolutionnaire : Nantes arme 12 navires en 1802, à la signature de la paix d'Amiens, contre 145 en 1789.

Le bilan de 1814 est éloquent : la plupart des implantations coloniales, faute de renforts, sont tombées dans les mains anglaises. Le traité de Vienne consacre le rétrécissement de l'espace colonial, puisqu'à l'indépendance d'Haïti (1804) s'ajoutent la perte de Tobago, de Sainte-Lucie, de l'île de France et des Seychelles. La paix revenue, la France de la Restauration, perdue dans des nostalgies d'Ancien Régime, n'aura qu'une idée en tête, celle de reconstituer le commerce des îles.





◗ *Bombardement et prise d'Alger.*
Estampe, vers 1837.
RMN-Grand Palais (MuCEM) / J.-G. Berizzi.

RESTAURATION, LA NOSTALGIE N'EST PLUS CE QU'ELLE ÉTAIT

Au sortir des conflits révolutionnaires et napoléoniens, l'économie maritime est exsangue. Nostalgiques du commerce des îles, les cités portuaires s'efforcent de réactiver les vieux circuits antillais et réunionnais et d'en prospecter de nouveaux dans les anciennes colonies espagnoles. Effort méritoire mais qui se heurte à l'Angleterre de la révolution industrielle dont la production mécanisée inonde nouveaux marchés comme anciennes chasses gardées.

L'éternel « roi sucre »

Une des premières mesures de la Restauration consiste à rétablir le pacte colonial, le fameux Exclusif. La loi du 17 décembre 1814 prohibe les sucres raffinés étrangers, et surtaxe les sucres bruts : le taux passe de 20 % puis 33 % en 1816 pour finir à 50 % en 1822. L'armement vers les îles à sucre de l'Atlantique peut ainsi reprendre avec son corollaire, la traite négrière. Abolie en 1807 par l'Angleterre, en 1808 par les États-Unis, elle est proscrite en France depuis 1815 mais continue à se pratiquer ouvertement. Nantes renoue alors avec son passé : détenant 70 % du trafic métropolitain, elle s'impose comme la capitale de la traite illégale en y consacrant 50 % de ses armements au long cours. Le commerce de « bois d'ébène » rayonne sur l'Atlantique jusqu'en 1825, date à laquelle la pression anglaise pousse les Nantais à se replier sur l'océan Indien.

Le système du *coolie trade* couvre d'un pudique voile juridique une traite qui ne dit pas son nom. On achète des esclaves à terre, on les libère sur le navire contre la signature d'un contrat d'engagement de cinq ans puis on les revend à une île Bourbon en plein essor. Café, girofle, sucre s'y développent, ce dernier remplaçant rapidement la production antillaise. 73 % du sucre débarqué à Nantes provient de la Martinique et de la Guadeloupe en 1827, une décennie plus tard, il est à 63 % originaire de la Réunion.



Une sucrerie à la Guadeloupe d'après Evremont de Bérard. Gravure sur bois, vers 1880.

On s'essaie aussi au sucre de Guyane – onze long-courriers nantais assurent la liaison chaque année entre 1824 et 1832 –, de Cuba, de Porto-Rico, autant de nouveaux entrants profitant du savoir-faire des planteurs français fuyant Saint-Domingue et des capitaux américains pour se faire une place. Les liens de Bordeaux avec les exilés sont ici précieux, et si la cité girondine arme 413 navires pour la Martinique et 582 pour la Guadeloupe entre 1815 et 1830, plus de 200 gagnent simultanément Cuba.

Ces nouveaux acteurs sucriers sont le symptôme de l'évolution à grande vitesse des Amériques. L'indépendance des possessions espagnoles ouvre de nouveaux marchés – essentiellement captés par les Britanniques – mais induit aussi l'implosion du deuxième pilier du négoce maritime français, celui de la fourniture de produits manufacturés à l'empire hispanique.

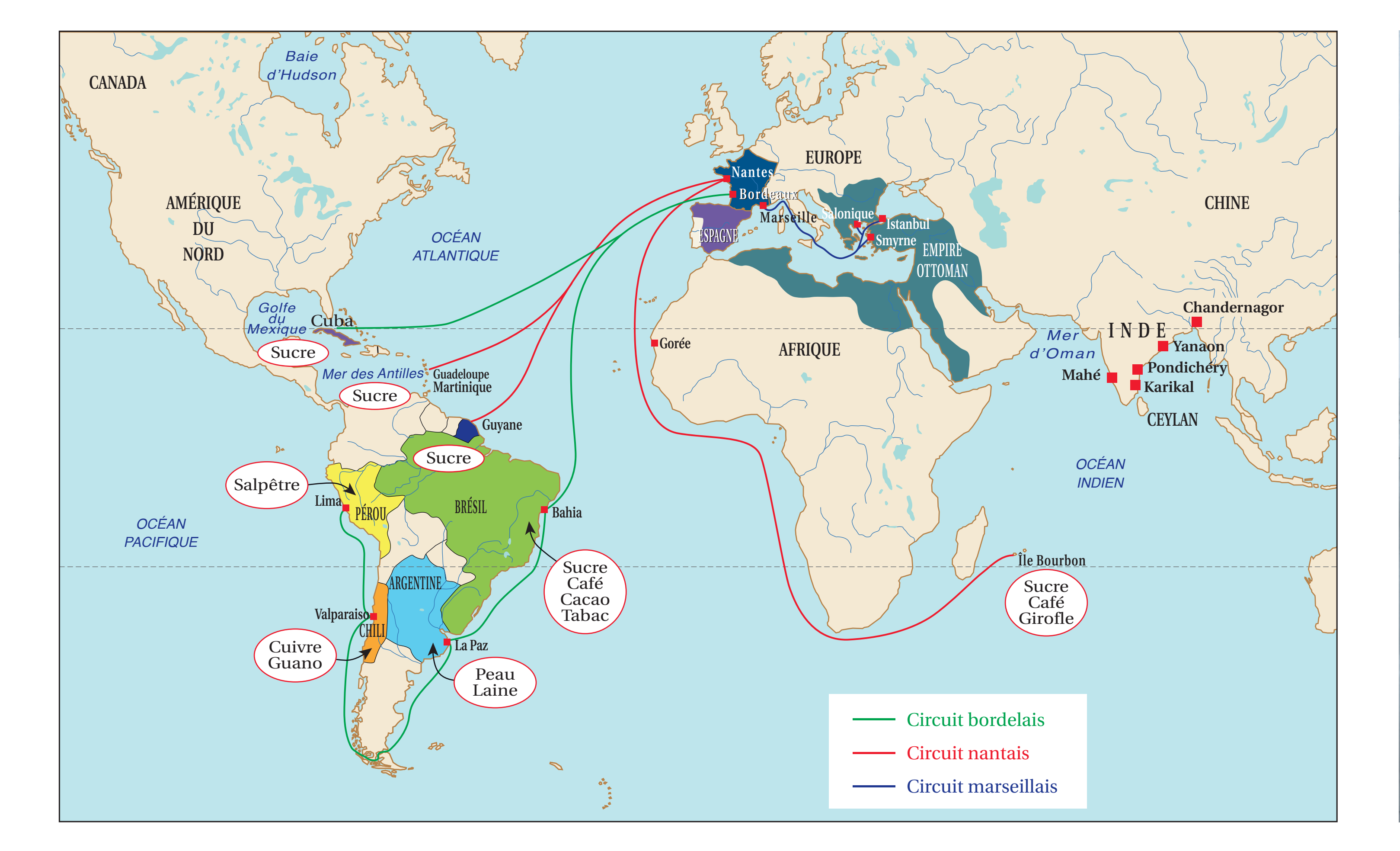
Grandeur et misère des marchés américains et levantins

L'occupation de l'Espagne par Napoléon, en coupant les colonies américaines de Madrid, sème les germes d'une indépendance concrétisée autour de 1825. Peu de cités portuaires sont en mesure de saisir cette opportunité de nouveaux débouchés, Bordeaux faisant ici exception. Chargeant à l'aller vins et eaux de vie, la cité girondine noue des liens avec les marchés de la Plata, de l'Uruguay et du Brésil où ses navires constituent un fret

de retour composé de sucre, café, cacao mais aussi de peaux, laines et tabac en feuille. La côte Pacifique n'est pas plus ignorée : le Pérou pour son salpêtre, le Chili pour son guano et son cuivre, ce dernier étant réexpédié au Havre pour alimenter la région parisienne.

Trafic conséquent mais fondé essentiellement sur des matières premières alors que les échanges via la *Casa de contratacion* reposaient sur l'exportation de produits manufacturés. Saint-Malo, maître d'œuvre de ce négoce, ne s'est jamais relevée de la période napoléonienne. Si le recours à la course lui permet comme toujours de surnager – de 1803 à 1813, ses armateurs, Surcouf au premier chef, s'emparent de 170 navires –, l'occupation de l'Espagne lui porte un coup fatal, car les maisons de commerce malouines implantées à Séville – entre 50 et 72 sur la période 1714-1791 – ferment les unes après les autres.

Mais le blocus continental et les guerres n'expliquent pas tout. Une qualité en baisse et l'impact de la révolution industrielle, sont aussi une des raisons de l'incapacité des « bretagnes » à recouvrer leur rang. L'Angleterre avec ses produits moins chers, d'une qualité infiniment supérieure s'impose sur ces nouveaux marchés comme sur les plus anciens. Car Marseille voit à l'identique ses produits phares – draps de Languedoc au premier chef – boudés par un Levant toqué des cotonnades britanniques. Bénéficiant d'une martingale fabuleuse, la cité phocéenne échappe cependant au déclin grâce à la conquête de l'Algérie, dernière initiative d'une Restauration pourtant peu férue des choses de la mer.



Le réseau commercial maritime sous la Restauration.

La mer comme instrument de politique intérieure

La politique maritime de Louis XVIII tient dans le nom du régime : restauration. Ainsi, du Bouchage, dernier titulaire du portefeuille de la Marine sous Louis XVI, redevient ministre. La Royale est épurée, et l'on rend aux émigrés leurs postes avec pour résultat le radeau de la Méduse. Fraîchement revenu d'exil, le commandant de Chaumareys prend ainsi la tête de l'expédition chargée de réoccuper Saint-Louis du Sénégal et, n'ayant plus navigué depuis la fin de l'Ancien Régime, trouve le moyen de s'échouer sur un banc d'Arguin connu de tous les navigateurs. On abandonne le navire, on construit un radeau, on l'abandonne, la suite est connue.

S'inscrire dans les pas de Louis XVI suppose également la reprise des grandes expéditions scientifiques : Freycinet réalise un tour du monde entre 1817 et 1820 puis Bougainville (le fils de…) de 1824 à 1826 avant que Dumont d'Urville n'identifie le lieu du naufrage de La Pérouse (1826-1829).

Le Radeau de la Méduse, Théodore Géricault, 1818, Musée du Louvre.

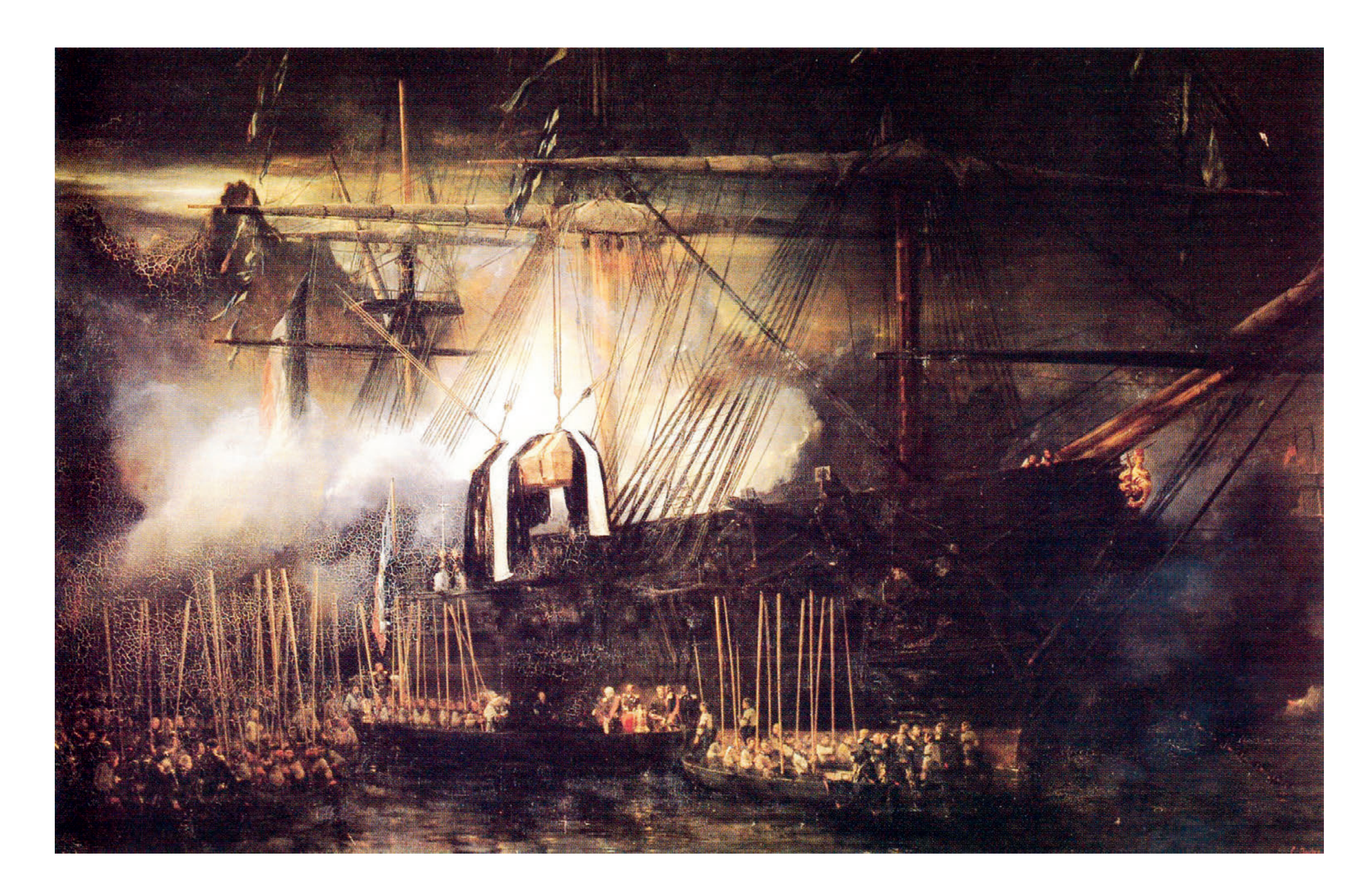


Les infrastructures portuaires sont négligées sauf cas d'urgence – menace d'envasement, dangerosité des accès à l'image de Dunkerque et Boulogne – ou révérence au passé – entretien de la digue de Cherbourg et inauguration du bassin Charles X. Seul Le Havre fait exception : on achève les bassins du commerce, de la Barre, on leur adjoint les bassins de la Floride (1818), Vauban (1829) et l'on agrandit l'avant-port.

En cette période de rétrécissement des horizons, les forces navales sont réduites à un instrument de politique intérieure chargée de consolider les principes de légitimité dynastique – blocus de Cadix de 1823 pour aider au rétablissement de Ferdinand VII sur le trône d'Espagne –, de répondre aux vœux de l'opinion – participation à la victoire de Navarin en 1827 pour soutenir l'indépendance grecque –, ou de fournir un dérivatif à une contestation du régime à l'image de l'expédition d'Alger. Impuissant à empêcher la chute de Charles X, ce débarquement, anecdotique dans ses visées, appose en réalité un point final à la longue séquence du xviiie siècle et ouvre la page de notre deuxième empire colonial. Avec Joinville mais surtout Napoléon III, la France se tourne résolument vers les océans, transformant en profondeur les structures de son économie comme de ses forces navales.



Intermezzo (1830-1870)



Transbordement des restes de Napoléon à bord de *La Belle Poule*, le 15 octobre 1840, Eugène Isabey, 1842. Musée national du Château de Versailles.

La Révolution des « Trois glorieuses » ouvre une période au cours de laquelle la mer revient au centre des préoccupations, surtout avec Napoléon III. Dès lors, sortant de la torpeur de la Restauration, modernisant des structures héritées du XVIIIe siècle, la France devient en quelques années à peine une des principales puissances maritimes du XIXe siècle.

Pas de hasard en la matière : les marins rencontrent des souverains qui les comprennent et agissent. Les périodes 1831-47 et 1852-70 enregistrent ainsi les taux d'investissement annuels moyens pour les seize grands ports les plus élevés du siècle.

À bien y regarder, cet intermède doré présente des similitudes troublantes avec notre époque. Deuxième phase de la mondialisation, il se caractérise en effet par une massification des échanges et une révolution des communications via le télégraphe – le premier câble posé en mer relie Douvres et Calais dès 1851. Cette croissance exponentielle du transport de marchandises est intrinsèquement liée au chemin de fer qui permet de relier production et consommateurs des marches les plus reculées.

Car si les grands ports mondiaux ont toujours été en prise avec un arrière-pays, on assiste à cette époque à un changement d'échelle. Les cargaisons de la première moitié du XIXe siècle laissent place aux pondéreux, au vrac. Engrais, métaux non ferreux, caoutchouc, pétrole et l'incontournable charbon prennent le pas sur la canne à sucre, le café ou l'indigo. Autant de nouveautés destinées à des mégalopoles mais surtout à des ports qui s'industrialisent.

Dans ce panorama, la France part de loin. De très loin : le 10 avril 1843, l'édification de docks-entrepôts est autorisée par décret quand Londres en est équipé depuis 1715. Réveil tardif pour une monarchie de Juillet dont l'impact ne doit cependant pas être négligé. L'accent mis sur le développement du chemin de fer permet un réel essor de certaines régions ou activités économiques, d'autant qu'elle se couple à un programme d'investissements pluri-annuel dans les principaux ports et à une reprise de l'expansion coloniale. Autant d'initiatives bienvenues mais sans véritable plan d'ensemble ni vision.

Différence marquée avec le Second Empire. Ayant séjourné aux États-Unis comme en Angleterre, Napoléon III arrive au pouvoir convaincu que l'expansion économique passe par la mer. En vingt ans à peine, on pourra en observer les effets, la France se hissant au deuxième rang des puissances maritimes.

Les Orléans, les prémices

Louis-Philippe consolide les positions françaises en Algérie, soutient l'expansion coloniale en Terre Adélie, à Tahiti, aux Marquises, à Wallis, Mayotte et Nossi-Bé. Le prince de Joinville, féru des choses de la mer, popularise le fait maritime et promeut l'usage des navires à vapeur, avant que la crise égyptienne de 1840 n'accélère le mouvement. L'économie maritime émerge de la torpeur de la Restauration, surfe sur les investissements réalisés dans le ferroviaire comme dans les ports mais attend une vision, celle de Napoléon III.

Le lent réveil de l'économie maritime

La monarchie de Juillet se caractérise par l'entrée dans la révolution industrielle. Le nombre de machines à vapeur décuple, leur puissance augmente ce qui entraîne un doublement de la production de charbon et un triplement des importations de coke. L'industrie textile se mécanise, les grandes filatures supplantent le travail à domicile et les premières grandes concentrations industrielles voient le jour en région parisienne, dans le Nord, l'Alsace et le Lyonnais.



Inauguration de la ligne Rouen- Le Havre en 1847.

Cet essor se réalise dans la plus stricte orthodoxie libérale, avec un État se cantonnant à une politique de laisser-faire. Cette neutralité est renforcée par une élite politique qui peine à saisir l'intérêt des dernières innovations. Ainsi, quand Emile Pereire sollicite l'autorisation de construire la toute première ligne de chemin de fer reliant Paris à Saint-Germain, Thiers, alors Premier ministre de Louis-Philippe, rétorque: «il faut donner cela aux Parisiens comme un jouet mais jamais on ne transportera de la sorte un seul homme ni même un seul bagage». Quand la ligne est inaugurée, en 1837, le succès est immédiat: 20 000 voyageurs l'empruntent quotidiennement.

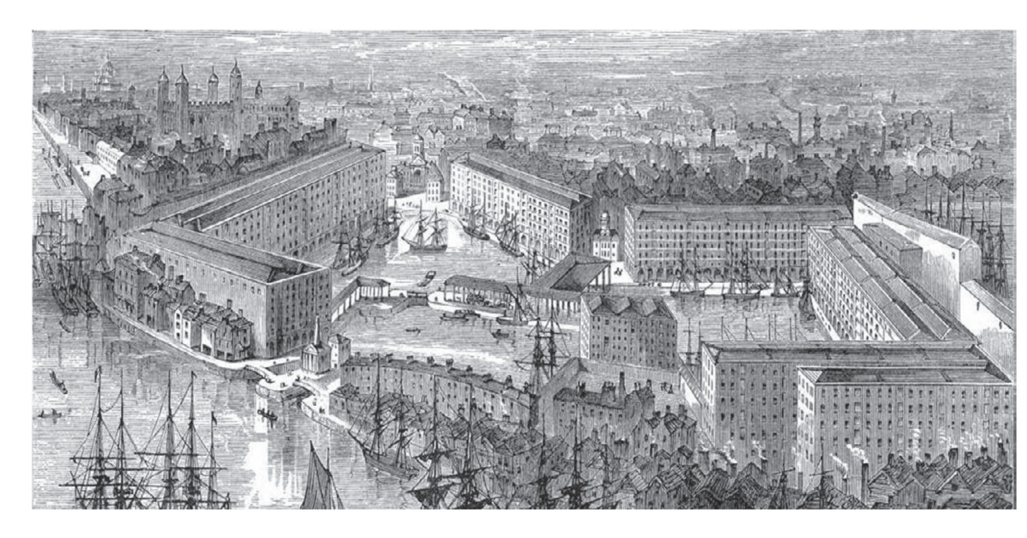


Cécité identique dans le domaine maritime: les ports sont tout juste entretenus et on poursuit en dilettante le grand œuvre de Louis XVI, la digue de Cherbourg. C'est en réalité sous l'effet des différents travaux menés en matière de voies navigables et de chemins de fer que va naître la nécessité d'une politique d'investissements portuaires. Les efforts de canalisation centrés sur les bassins industrialisés de l'est et du nord de la France posent ainsi la question des débouchés maritimes tout comme les liaisons ferroviaires Paris / Rouen (1843) et Paris / Le Havre (1847).

Un plan d'investissements voit le jour en 1837 mais sur le mode du saupoudrage: vingt ports sont ciblés, liste dont on exclut Le Havre, Marseille, Nantes et Bordeaux. Ce coup d'essai est cependant pérennisé à travers les lois portuaires de 1839, 1844, 1845, 1846. Elles s'inscrivent dans la durée et s'adressent cette fois à l'ensemble des cités maritimes. Les bassins à flot – équipement de base – vont dès lors fleurir à Calais, Dunkerque, Le Havre, Caen comme à Morlaix, Lorient, Redon, La Rochelle ou Les Sables. Marseille profite de cette période pour se doter d'un bassin de carénage en 1840, élargir et reconstruire ses quais entre 1840 et 1844 et entamer les travaux du bassin de la Joliette en 1844.

À ces travaux d'infrastructures s'ajoutent des mesures destinées à faciliter la modernisation de l'activité maritime. Le décret du 10 avril 1843 autorise ainsi l'édification de docks-entrepôts, manière de faciliter le passage portuaire tant sur le plan technique que commercial.

Le gouvernement espère trouver dans ces investissements une parade à la progressive érosion de l'antique pilier du négoce au long cours, le sucre. La crise se manifeste à la fin des années 1830 avec une production orientée durablement à la baisse : produisant 41 900 tonnes en 1836, la Guadeloupe plafonne à 38 000 en 1847, la Martinique suivant une pente identique avec 34 100 tonnes en 1836 et 23 900 tonnes en 1847. Les raisons ? Le tarissement du marché des esclaves en zone atlantique mais plus que tout, l'arrivée de nouveaux concurrents (Cuba, île Maurice…) et de substituts comme les betteraves qui accompagnent un changement de paradigme. Si la matière première était le



Les Docks à La Joliette en 1840, Marseille.

cœur de ce négoce au XVIIIe siècle, c'est désormais la raffinerie qui devient centrale car source de profits. Peu importe à cette aune que le sucre vienne de la canne antillaise ou des betteraves picardes, seul compte le prix d'achat du sucre brut.

Ce basculement explique pour une bonne part l'essor du Havre qui devient le premier port colonial devant Nantes et Bordeaux. Proche des raffineries de la région parisienne, il truste plus de 90 % des importations de sucres coloniaux et s'essaye déjà aux navires à vapeur. Audacieux, ses négociants espèrent par ce biais damer le pion à Liverpool pour les liaisons avec les États-Unis. Bénéficiant du dynamisme des chantiers navals d'Augustin Normand – premier navire à vapeur en 1830 et premiers essais de l'hélice de Fréderic Sauvage dès 1842 –, ils peuvent s'appuyer sur la liaison ferroviaire avec Paris pour offrir un débouché à leurs importations tout comme garnir leurs navires des articles de luxe de la capitale.

Ce souci de l'innovation et du modernisme ne se limite pas au port normand. Ainsi Nantes, tout en conservant son sucre réunionnais, commence à retirer les premiers bénéfices de la révolution de la conserverie. C'est en effet un Nantais, Pierre-Joseph Colin, qui perfectionne le procédé Appert de stérilisation par la chaleur dans des bouteilles hermétiquement closes en imaginant un nouveau récipient : la boîte de conserve. Intuitif, l'ancien confiseur

Maquette du modèle d'hélice propulsive construite par Frédéric Sauvage et destinée à remplacer les roues des bâtiments à vapeur, XIXe siècle. Musée national de la Marine / P. Dantec.

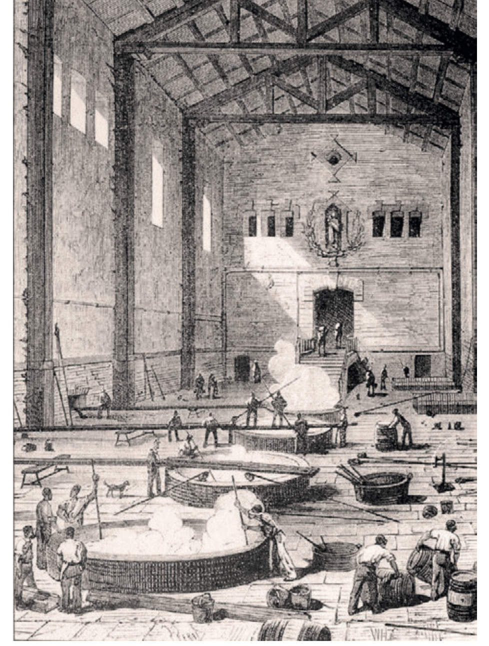
tisse des liens avec les ports sardiniers et peut lancer son entreprise en 1825 avec une production de 2 000 boîtes. En 1850, il atteint les trois millions d'unités et fait rapidement école. Des succursales s'implantent à proximité des ports, lançant ainsi un mouvement d'industrialisation du Morbihan entre 1836 et 1855. À cette date, le département contrôle 50 % de la production française avec quinze conserveries.

Bordeaux, pourtant bien assise sur ses liaisons sud-américaines, n'est pas en reste : elle se concentre sur l'arachide en œuvrant à la transformation des comptoirs assoupis du Sénégal en une véritable colonie.

Mais l'incontestable vainqueur de la période est Marseille qui bénéficie de la conquête de l'Algérie. Assurant le soutien logistique, le port exporte très vite vins du Languedoc et de Provence, sucres raffinés autant que farines du Midi ou produits manufacturés. Cette mainmise est renforcée par la décision du maréchal Soult d'accorder dès 1835 le monopole du transport à destination d'Alger au pavillon français. Le négoce phocéen y touve un nouvel essor : de 8 804 entrées et sorties de navires en 1820, le port atteint les 16 709 en 1842 et 24 600 en 1847. Aux industries traditionnelles – savonnerie, tannerie, raffinerie de soufre et de salpêtre, filature, tissage de laine et de coton semoulerie – s'ajoutent de nouvelles branches : fabrique d'allumettes, de boissons gazeuses, extraction des huiles de sésame ou de palme et, à la fin du règne de Louis-Philippe, fabrique de tuiles plates et de briques creuses.

Autre innovation montrant le dynamisme phocéen, celui de la savonnerie. Leader incontestable du marché, Marseille se trouve confrontée au cours des années 1830-40, à la concurrence de Londres, Liverpool, Bristol qui proposent un produit d'une qualité inférieure mais à un prix plus attractif. Simultanément, son savon, basé sur huile d'olive et la soude naturelle, rencontre des difficultés de production du fait d'une huile d'olive que les marchés méditerranéens peinent à fournir en quantité suffisante. L'adoption des soudes artificielles en 1826 puis l'arrivée de l'arachide aux débuts des années 1840 – grâce notamment à Hilaire Maurel, fondateur dès 1843 de deux huileries au Sénégal – inverse la donne en permettant de concevoir un savon à bon marché et de qualité. À force d'innovation mais aussi du fait d'une reprise de l'expansion coloniale, la cité phocéenne s'impose comme le cinquième port mondial.

Salle des chaudières d'une savonnerie marseillaise au XVIIIe siècle.





Renouveau colonial et renaissance des forces navales

Le repli sur soi observé pendant la Restauration n'est plus de mise au cours de la monarchie de Juillet : l'expansion coloniale reprend dans le but de s'assurer des points d'appui, des relais. En premier lieu dans les zones connues – Nossi-Bé (1839) et Mayotte (1841) – sans exclure de nouveaux espaces, notamment dans le Pacifique. Divers protectorats

permettent ainsi de mettre la main sur l'ensemble polynésien : après Tahiti et les îles de la Société en 1842, on ajoute les Tuamotu, les Gambiers, Wallis et Futuna et les Marquises. Autant de points d'appui précieux lorsqu'il s'agira d'occuper la Nouvelle-Calédonie.

Les voyages d'exploration eux-mêmes prennent une nouvelle teinte avec Dumont d'Urville. Entre 1837 et 1840, l'*Astrolabe* et la *Zélée*, non content de toucher le sixième continent, offrent l'occasion de prendre possession de la Terre Adélie.

Reste que la grande affaire du règne est l'Algérie. D'opération de diversion à usage interne, l'expédition se transforme en effet en occupation durable, début d'une histoire aussi riche que conflictuelle. C'est ce choix de la conquête qui pousse au développement de la navigation à vapeur à Marseille, moyen d'assurer des liaisons postales et militaires fiables avec la rive sud de la Méditerranée.

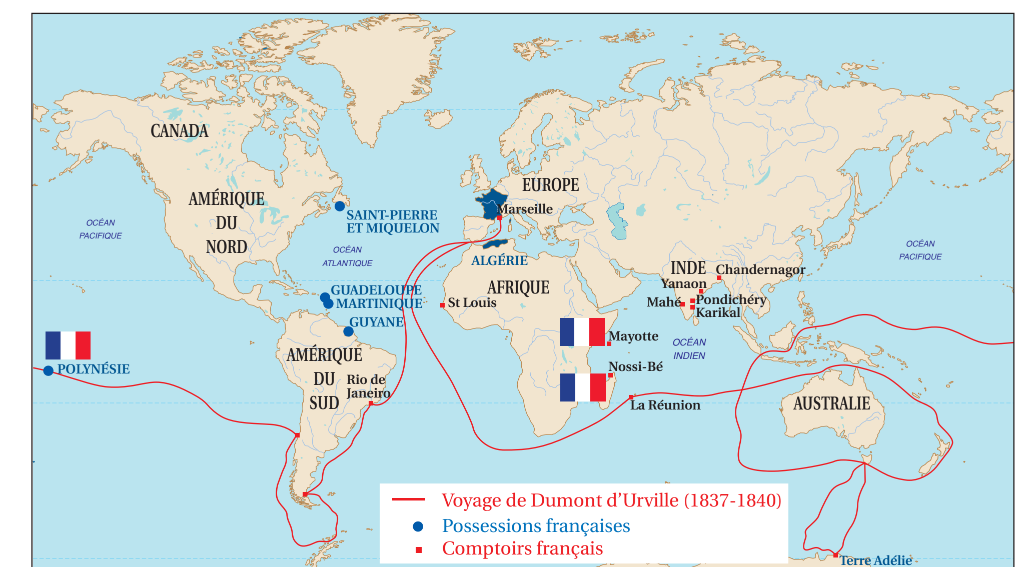
Propulsion à vapeur et substitution du fer au bois pour les coques constituent les deux grandes innovations de l'époque. D'origine anglaise, elles arrivent en France via des transferts de technologies mises en œuvre dans le chantier de Charenton, créé par les Anglais Menby et Wilson en 1823, ou celui de la Seyne, fondé par Edward Church. Les Français s'approprient rapidement ce savoir-faire : chantier Le Mire à Rouen, Schneider à Châlons-sur-Saône et bien

Mãoris à bord de l'*Astrolabe* en train de danser, avec un officier français à leur droite. Louis Auguste de Sainson, 1833. Lithographie colorisée extraite de *Voyage de la corvette l'Astrolabe…*, de Dumont d'Urville.

évidemment Augustin Normand au Havre, qui, nous l'avons vu, expérimente l'hélice de Frédéric Sauvage.

Apport décisif car pendant longtemps la propulsion à roue à aube a été un frein pour un usage militaire – où placer les canons ? Un certain nombre de remorqueurs sont ainsi lancés pour le remorquage des voiliers de la Marine, à l'image du *Sphinx*, lancé en 1828, au rôle appréciable dans la conquête de l'Algérie.

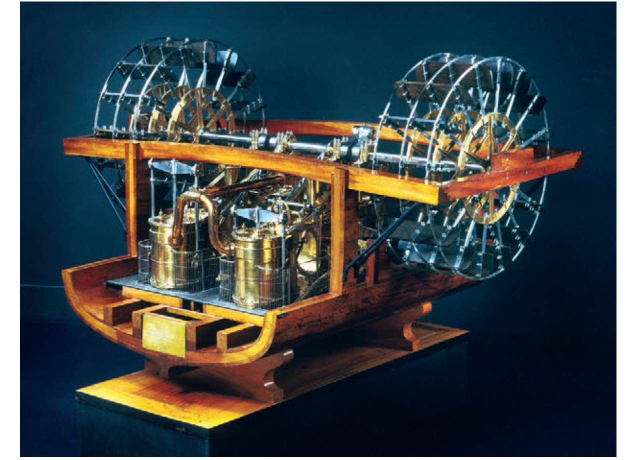
Il faut bien entendu mentionner l'activisme du prince de Joinville qui cherche inlassablement à convaincre de l'importance de la mer et de la vapeur. Aiguillon, il est à l'origine de l'ordonnance du 2 février 1837 qui introduit les bâtiments à vapeur dans la flotte auxiliaire



L'expansion coloniale sous Louis-Philippe.

mais c'est la crise égyptienne de 1840 qui marque véritablement un tournant. Mehmet Ali envahit la Syrie avec le soutien de la France, opération qui rencontre l'opposition de l'Angleterre, de la Russie, de l'Autriche-Hongrie et de la Prusse. Thiers veut opérer une démonstration de force en Méditerranée mais est heureusement freiné par Guizot, conscient de l'impréparation de la Marine.

En mai 1844, la « note sur l'état des forces navales de la France » publiée par Joinville dans la *Revue des Deux Mondes* tire le bilan de l'opération et trace les lignes directrices pour une remise à niveau. Intégrant le conseil de Marine la même année, le prince pousse à la rédaction de la grande ordonnance de 1844, qui rétablit les préfets maritimes napoléoniens, et s'implique activement dans le programme Mackau de 1846 qui prévoit un investissement de 93 millions de francs sur sept ans pour constituer des forces navales de 44 vaisseaux, 66 frégates et 100 bâtiments à vapeur sous forme de corvettes, avisos et remorqueurs. Limiter l'utilisation de la vapeur au soutien et au remorquage ne peut satisfaire Joinville qui se démène pour obtenir les crédits nécessaires à l'expérimentation d'un navire intégralement à vapeur. Conçu par l'ingénieur Dupuy de Lôme, le bâtiment bénéficie de l'hélice de Frederic Sauvage et sera mis à l'eau, signe des temps, sous Napoléon III.



Machine à vapeur de la corvette à roues *Le Sphinx*, construite par Fawcett à Liverpool. Atelier de modèles des arsenaux 1832-1837, Rochefort.
Musée national de la Marine / P. Dantec.

C'est en effet notre dernier souverain qui saura rassembler les dynamismes maritimes épars éveillés par la monarchie de Juillet au service d'une vision qui fait entrer la France dans le xxe siècle.



Navires entrant au Havre derrière un remorqueur, Edouard-Marie Adam, 1882.
Musée national de la Marine / P. Dantec.



NAPOLÉON III, LE VISIONNAIRE

Partisan d'un État interventionniste, l'empereur lance une vaste politique d'investissements qui révolutionne les infrastructures de transport et de communication. Télégraphe, chemins de fer et ports sont à la base d'une dynamique de l'économie maritime qui fait entrer la France dans la modernité. En parallèle, Dupuy de Lôme est le maître d'œuvre d'une Marine puissante, à vapeur et cuirassée, à l'origine de notre deuxième empire colonial.

Visite de Napoléon III à Brest, 11 août 1858. Auguste Mayer, 1859.
Musée national de la Marine / A. Fux.

La révolution des infrastructures

Influencé par le saint-simonisme, marqué par ses séjours aux États-Unis et au Royaume-Uni, Napoléon III impose une dynamique libre-échangiste concrétisée par les traités signés avec Londres en 1860, Washington en 1861 et 1862. Appliquant ce changement radical de politique économique à l'outre-mer, il supprime le sacro-saint Exclusif pour les Antilles et la Réunion en 1861, ainsi que le pacte colonial huit ans plus tard. Libéralisme commercial ne veut cependant pas dire ultra-libéralisme, l'empire de Napoléon III étant clairement interventionniste.

Ainsi du ferroviaire qui demeure, à l'orée du règne, un chantier considérable : la France détient 3 500 km de rails en 1851 contre 10 000 outre-Manche. Entre 1852 et 1857, les Tuileries vont favoriser le regroupement des acteurs privés en six puissantes compagnies, seules à même de financer de nouvelles lignes. Au bilan ? Dès 1858, le réseau compte 9 600 km raccordés à l'Allemagne, la Belgique, la Suisse, le Piémont, l'Espagne et 20 000 km en 1870, date à laquelle il dépasse celui de l'Angleterre. Ce maillage s'accompagne du déploiement du télégraphe : 500 km de lignes en 1849, 2 133 en 1852 et 40 118 dès 1859.

Le volontarisme impérial se manifeste à l'identique dans le domaine du crédit où le modèle de banque d'affaire de la Restauration et de la monarchie de Juillet – au crédit rare et cher – cède la place à celui de la banque de dépôt aux prêts généreux et bon marché. Crédit Mobilier (1852), Comptoir d'escompte de Paris (1853), Crédit industriel et commercial (1859), Crédit Lyonnais (1863) ou Société Générale (1864) deviennent autant d'instruments permettant de réunir la masse financière nécessaire aux investissements ferroviaires mais aussi maritimes.

Car l'effort mené pour connecter les ports aux réseaux ferrés ouvre des perspectives totalement nouvelles. Ainsi, la liaison entre Le Havre et Strasbourg en 1852 – ville reliée au Palatinat, au Pays de Bade, au Wurtemberg et à la Suisse – démultiplie l'attractivité de la cité normande pour l'est de la France et l'Allemagne rhénane. Du moins jusqu'en 1863. À cette date, Anvers capte l'essentiel du trafic s'écoulant le long du Rhin en supprimant le péage de l'Escaut et, plus encore, s'érige en débouché prioritaire de l'industrie lainière du



◗ Raccordement des ports et réseau ferré au XIXe siècle.

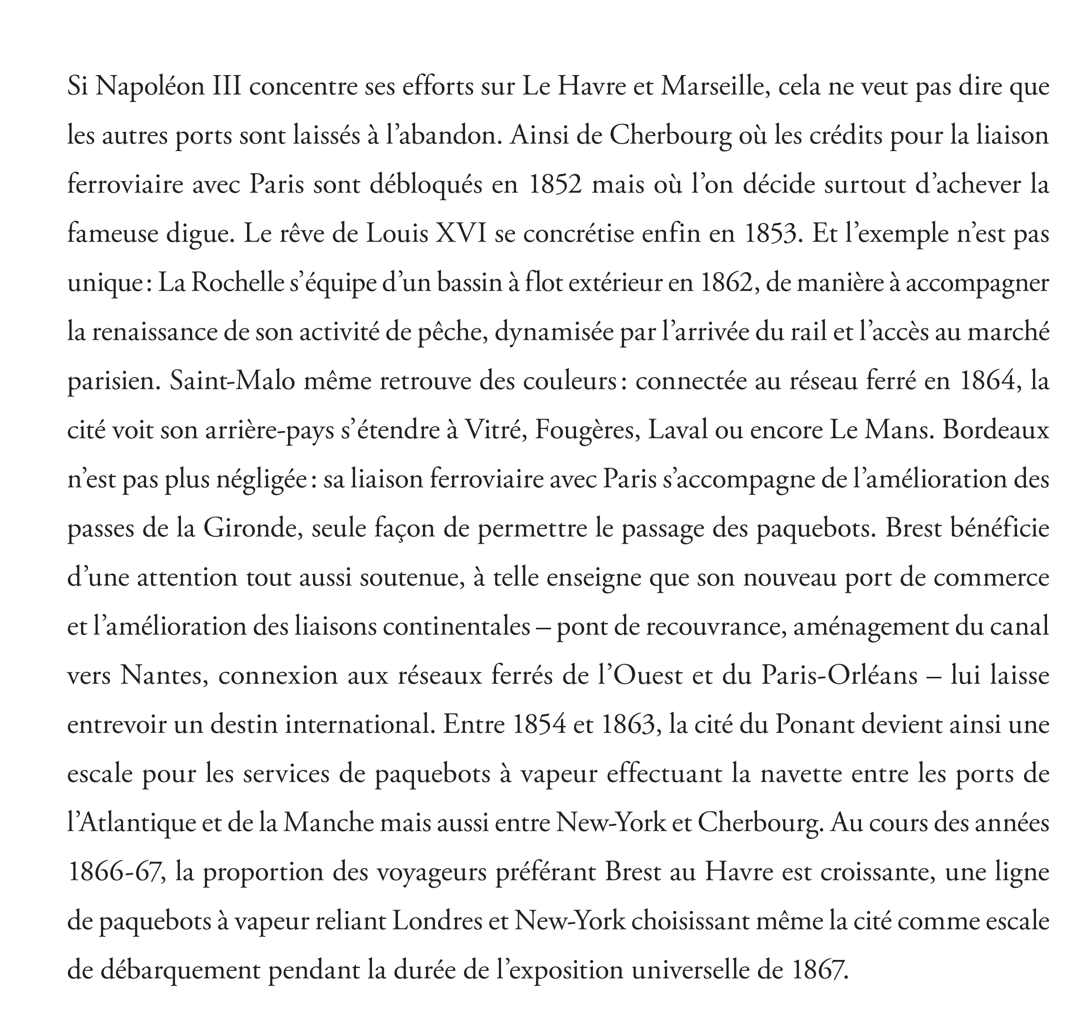
Nord grâce à un coût d'acheminement ferroviaire trois fois moins élevé que celui proposé sur la ligne Le Havre / Roubaix. Le secret ? Des chemins de fer nationalisés en Belgique alors qu'ils reposent sur des compagnies privées de l'autre côté de la frontière, libres de leurs politiques tarifaires et de leurs orientations ferroviaires. À l'inverse, ce modèle n'a pas cours dans le domaine portuaire, où l'empereur peut mener sa politique et ses investissements. Il définit la stratégie tendant à concentrer les moyens sur Le Havre et Marseille, choix permettant rapidement à ces deux cités de tutoyer les sommets.

Le port normand, doté de docks-entrepôts, d'un avant-port agrandi par l'ouverture du bassin de l'Eure et d'une grande forme de radoub, s'impose ainsi comme le deuxième port français quand l'incontestable numéro un, Marseille, devance l'ensemble de ses concurrents européens, Londres exceptée. La cité phocéenne disposait pourtant de peu d'atouts à l'arrivée au pouvoir du prince-président : étouffant dans son seul Vieux-Port, elle n'était même pas reliée au rail. L'inauguration du PLM en 1855 déclenche une floraison d'investissements : au bassin de la Joliette – achevé en 1852 –, on ajoute celui du Lazaret, d'Arenc et un inévitable bassin Napoléon. La longueur de quais utilisables passe de 3 495 mètres en 1845 à 10 645 mètres en 1870. Les docks-entrepôts qui entourent rapidement les nouveaux bassins sont confiés à Paulin Talabot, directeur des chemins de fer Lyon-Méditerranée, afin d'optimiser les possibilités multimodales.

Ce souci de fluidifier le transbordement s'accompagne d'un effort sur l'outillage : les antiques grues en bois, fixes ou montées sur charrettes, s'effacent devant les grues en fer. On est certes encore loin du modèle inventé par Liverpool où le bâtiment disparaît, remplacé par de simples hangars ou lieux de stockage à ciel ouvert directement connectés au chemin de fer, mais on peut déceler dans cette évolution la place nouvelle prise par les pondéreux qui nécessitent de vastes espaces pour être déchargés, stockés avant leur évacuation par rail. Car les ports s'émancipent petit à petit des villes pour s'adosser à des industries agro-alimentaires, chimiques ou métallurgiques, destinées à des matières premières coloniales désormais affinées ou transformées sur place. Une vitesse de rotation plus élevée est recherchée : la multiplication d'avant-ports, moyen d'assurer un accès permanent à des navires aux tirants d'eau beaucoup plus élevés, ne s'explique pas autrement. Saint-Nazaire en constitue un exemple emblématique mais loin d'être unique.

Médaille commémorant l'inauguration du pont ferroviaire sur le Rhône de la Compagnie des chemins de fer de Lyon à la Méditerranée, 1855. Numisrail.

Le quai de la Joliette et les Messageries maritimes dans les années 1890. Library of Congress.



Si Napoléon III concentre ses efforts sur Le Havre et Marseille, cela ne veut pas dire que les autres ports sont laissés à l'abandon. Ainsi de Cherbourg où les crédits pour la liaison ferroviaire avec Paris sont débloqués en 1852 mais où l'on décide surtout d'achever la fameuse digue. Le rêve de Louis XVI se concrétise enfin en 1853. Et l'exemple n'est pas unique : La Rochelle s'équipe d'un bassin à flot extérieur en 1862, de manière à accompagner la renaissance de son activité de pêche, dynamisée par l'arrivée du rail et l'accès au marché parisien. Saint-Malo même retrouve des couleurs : connectée au réseau ferré en 1864, la cité voit son arrière-pays s'étendre à Vitré, Fougères, Laval ou encore Le Mans. Bordeaux n'est pas plus négligée : sa liaison ferroviaire avec Paris s'accompagne de l'amélioration des passes de la Gironde, seule façon de permettre le passage des paquebots. Brest bénéficie d'une attention tout aussi soutenue, à telle enseigne que son nouveau port de commerce et l'amélioration des liaisons continentales – pont de recouvrance, aménagement du canal vers Nantes, connexion aux réseaux ferrés de l'Ouest et du Paris-Orléans – lui laisse entrevoir un destin international. Entre 1854 et 1863, la cité du Ponant devient ainsi une escale pour les services de paquebots à vapeur effectuant la navette entre les ports de l'Atlantique et de la Manche mais aussi entre New-York et Cherbourg. Au cours des années 1866-67, la proportion des voyageurs préférant Brest au Havre est croissante, une ligne de paquebots à vapeur reliant Londres et New-York choisissant même la cité comme escale de débarquement pendant la durée de l'exposition universelle de 1867.



Le Port de Brest, Jules Noël, 1864. Musée des Beaux-Arts de Brest.

Mais l'essor de la cité du Ponant ne doit pas masquer le retard enregistré par le reste de la Bretagne dont la plupart des ports de commerce disparaissent, le trafic se concentrant sur une demi-douzaine de centres. Dans un contexte de bouleversement des structures productives, la région cumule en effet les handicaps : à l'écart des grands foyers d'une révolution industrielle concentrée dans le Nord, l'Est et la région parisienne, elle est en outre dans l'incapacité d'accueillir des navires dont la taille augmente. Ses sites portuaires – à l'amont des rias ou dans l'échancrure des côtes – n'ont à proposer aux nouveaux géants des mers qu'un faible tirant d'eau et une forte amplitude des marées, sans compter les récifs. Le réveil viendra pourtant des océans avec l'épanouissement de la sardine en boîte, puissant coup de fouet à l'industrialisation de la région.

Une révolution économique

Car ces infrastructures sont le soubassement d'une transformation radicale de l'économie. La vapeur, en premier lieu, en offrant des transports réguliers, donne naissance à des trafics inédits. Délestées des caprices d'Eole, les denrées périssables – légumes, fruits, volailles ou produits laitiers – peuvent en effet conquérir de nouveaux marchés à l'image

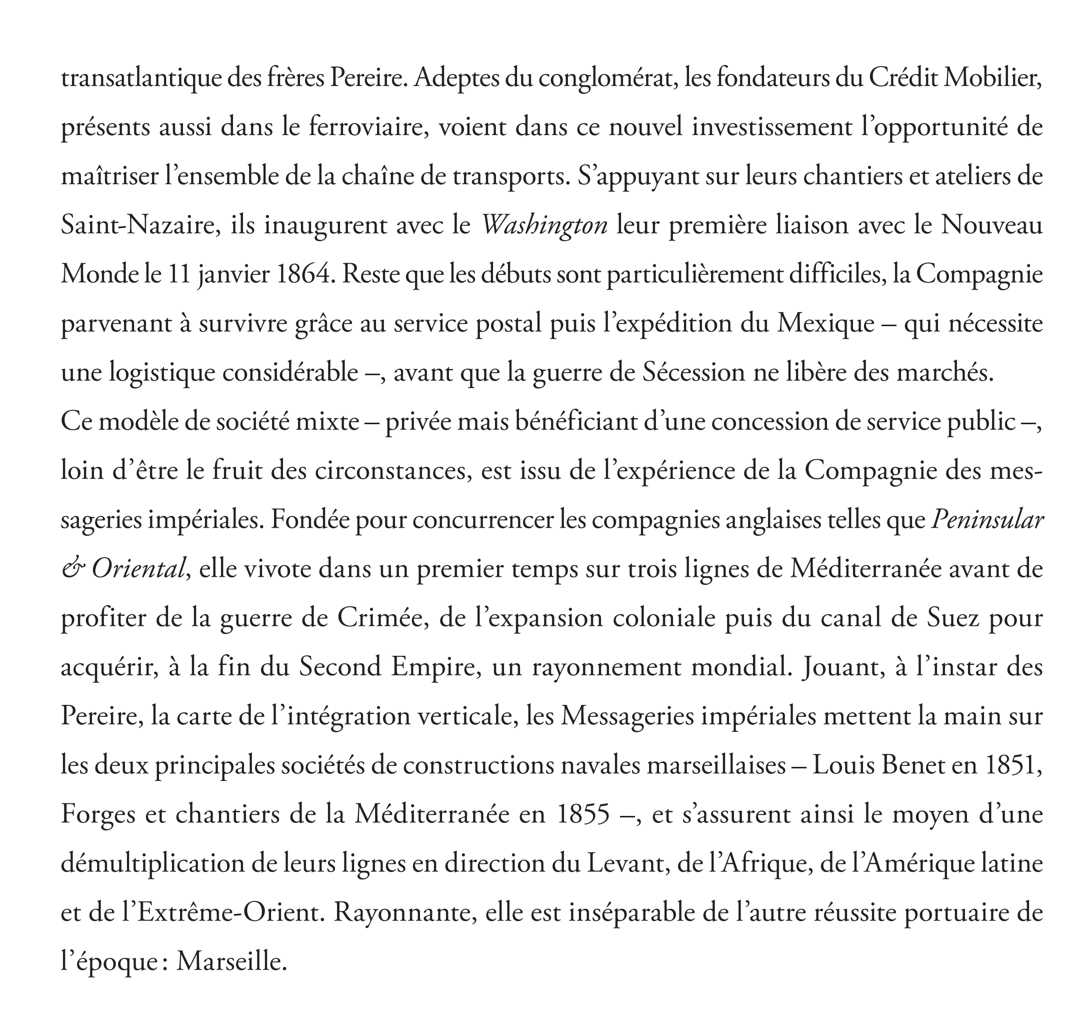
de la fraise de Plougastel qui fait les délices des étals de *Covent Garden*. Autre secteur à la vitesse de rotation élevée : celui de la mode, le dernier chic parisien popularisé par le Bon Marché (1852), le Printemps (1865) ou la Samaritaine (1870) élargissant par ce biais sa clientèle. Symbole de ce changement d'ère, les paquebots. Avec leur régularité, leur vitesse, ils donnent naissance à un secteur promis à un bel avenir, celui du transport de passagers. Charbon et métallurgie s'imposent naturellement comme cargaisons mais sans évincer les trafics traditionnels – vin de Bordeaux, Cognac – ou coloniaux – sucre, coton, café, tabac – qui continuent à faire les beaux jours des voiliers nantais ou bordelais.

Car la vapeur met du temps à s'imposer. Si les paquebots trouvent leur place assez aisément, les vapeurs de charge, du fait d'un coût d'exploitation élevé, de ports inaptes à les accueillir – en Afrique, en Amérique latine – mais surtout de la difficulté à se ravitailler en charbon sur l'ensemble du globe, n'ont pas la part aussi belle. La propulsion à hélice réduit certes le temps de navigation et la consommation mais la longue distance demeure un obstacle. Si le canal de Suez précipite le succès du vapeur sur les lignes extrême-orientales, l'absence de son *alter ego* au Panama assure un long sursis aux voiliers. Les clippers havrais ou bordelais – au coût de construction et d'exploitation deux fois moins élevé – resteront longtemps les maîtres du négoce via le Horn. L'armement Bordes, par exemple, spécialisé dans l'importation des nitrates du Chili, demeure jusqu'en 1914 la première compagnie nitratière du monde.

Reste que les grands gagnants de la période sont incontestablement Le Havre et Marseille, enfants chéris du régime impérial.

Dynamique, la cité normande rayonne à l'échelle du monde. Dès 1860, une cinquantaine d'armateurs exploitent près de 420 navires ralliant le Brésil, l'Argentine, l'Amérique centrale, les Antilles, le Chili, le Pérou tout comme l'Inde ou les côtes africaines. Les constructions navales ne sont pas en reste avec les incontournables chantiers Augustin Normand auxquels s'ajoutent les ateliers de François Mazeline à la réputation européenne. Une stratégie intelligente de remontée de filière permet un développement de l'industrie chimique, à l'image du traitement des bois tinctoriaux exotiques qui s'épanouit à compter de 1862. Un positionnement tout aussi dynamique s'observe sur « l'huile de naphte » venant des gisements nord-américains, et pour laquelle Le Havre devient, à compter de 1864, le deuxième port importateur d'Europe, juste derrière Anvers.

C'est aussi dans la cité normande que naît la longue lignée des paquebots aux cheminées rouge et noire de la Compagnie générale transatlantique. Car si le transport de passagers entre l'Europe et les États-Unis est trusté, depuis le milieu des années 1830, par les *steamers* britanniques, Napoléon III ne s'y résigne pas et entend que la France s'y fasse une place. Appliquant une politique qui a fait ses preuves dans le ferroviaire, il œuvre à la constitution de grands acteurs. Si la loi de 1857 attribue la concession de New-York au Havre et des Antilles à Saint-Nazaire, une seule société assure le service : la Compagnie générale



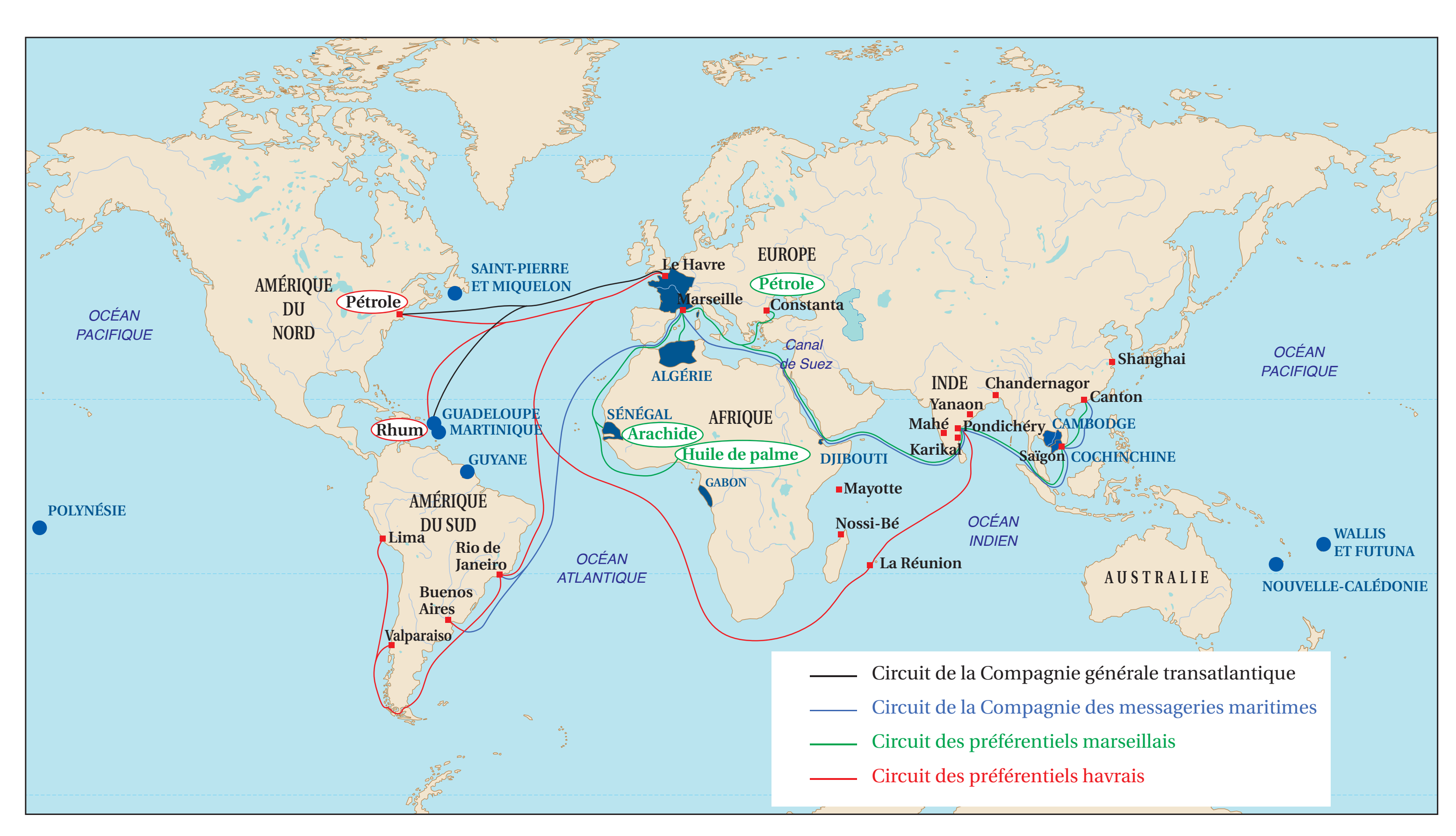
transatlantique des frères Pereire. Adeptes du conglomérat, les fondateurs du Crédit Mobilier, présents aussi dans le ferroviaire, voient dans ce nouvel investissement l'opportunité de maîtriser l'ensemble de la chaîne de transports. S'appuyant sur leurs chantiers et ateliers de Saint-Nazaire, ils inaugurent avec le *Washington* leur première liaison avec le Nouveau Monde le 11 janvier 1864. Reste que les débuts sont particulièrement difficiles, la Compagnie parvenant à survivre grâce au service postal puis l'expédition du Mexique – qui nécessite une logistique considérable –, avant que la guerre de Sécession ne libère des marchés.

Ce modèle de société mixte – privée mais bénéficiant d'une concession de service public –, loin d'être le fruit des circonstances, est issu de l'expérience de la Compagnie des messageries impériales. Fondée pour concurrencer les compagnies anglaises telles que *Peninsular & Oriental*, elle vivote dans un premier temps sur trois lignes de Méditerranée avant de profiter de la guerre de Crimée, de l'expansion coloniale puis du canal de Suez pour acquérir, à la fin du Second Empire, un rayonnement mondial. Jouant, à l'instar des Pereire, la carte de l'intégration verticale, les Messageries impériales mettent la main sur les deux principales sociétés de constructions navales marseillaises – Louis Benet en 1851, Forges et chantiers de la Méditerranée en 1855 –, et s'assurent ainsi le moyen d'une démultiplication de leurs lignes en direction du Levant, de l'Afrique, de l'Amérique latine et de l'Extrême-Orient. Rayonnante, elle est inséparable de l'autre réussite portuaire de l'époque : Marseille.



Le paquebot Saint-Laurent appartenant à la Compagnie générale transatlantique. Premier paquebot à hélice construit dans les jeunes chantiers Penhoët créés en 1858. Antonio Jacobsen, 1882. Musée national de la Marine / A. Fux.

Nous avions laissé une cité phocéenne s'efforçant d'évincer les Bordelais du Sénégal pour sécuriser ses approvisionnements en arachide, moyen de reconquérir le marché du savon où les Anglais tentaient de se faire une place. Le projet fait long feu, moitié du fait de la résistance girondine, moitié de la découverte d'une solution alternative. Avec la mise au point d'un procédé permettant de blanchir l'huile de palme en 1853, Marseille abandonne en effet l'arachide et se replie sur les établissements de Côte d'Ivoire et du Dahomey.



Le Havre et Marseille au milieu de XIXe siècle : des ports mondiaux.

La savonnerie participe du mouvement d'industrialisation de la cité avec un secteur chimique s'articulant autour de la production d'acide sulfurique – destiné à la purification des huiles – et d'acide chlorhydrique – pour le traitement des lessives glycérineuses – mais sans exclusive : le sucre y trouve pleinement sa place. Centre de raffinage portuaire le plus considérable de France, Marseille voit naître de nouvelles affaires comme la Société nouvelle des raffineries de sucre de Saint-Louis, promises à un bel avenir. Le PLM ouvre également d'autres opportunités : les primeurs du Midi peuvent gagner aussi bien l'Angleterre via Calais que les marchés algériens. Ces derniers expliquent l'engagement résolu des armateurs phocéens dans la navigation à vapeur – 2/3 du tonnage de la flotte de commerce française en 1860 – et par conséquent la création de fonderies et d'ateliers de mécanique. La métallurgie devient rapidement un autre pilier de l'industrie locale, les Chantiers et ateliers marseillais de Jean-Baptiste Falguière ou l'apport de Dupuy de Lôme aux chantiers de la Ciotat contribuant à donner au savoir-faire local une réputation internationale. Le canal de Suez devait être le couronnement de cet épanouissement en faisant de la cité phocéenne le pivot du commerce entre l'Orient et l'Occident mais nous verrons que la IIIe République manquera cette opportunité.

Les réussites marseillaises et havraises n'écrasent pas pour autant les autres cités portuaires, du moins celles qui ont su capter les marchés de niches ou innover. Ainsi, les deux ports d'estuaire emblématiques de la période précédente – Bordeaux et Nantes – n'offrent



pas le cadre géographique idéal pour la période – difficulté à accueillir de grands navires – mais échappent néanmoins à la spirale du déclin.

Se positionnant sur les lignes commerciales dénuées de relais de charbon et les ports sous-équipés, ces deux villes axent leurs armements sur la navigation à voile. Le pari se révèle rapidement payant, les chantiers girondins – Arman au premier chef – devant lancer 260 clippers entre 1850 et 1866 pour satisfaire les besoins des armateurs. Drainant les productions de l'arrière-pays – eau de vie, vin, laine de Mazamet, toile et mouchoir du Béarn ou chocolat de Bayonne –, les négociants bordelais les convoient en Amérique du Sud comme au Sénégal d'où ils rapportent guano ou arachide. L'industrialisation fait aussi son apparition avec l'implantation d'huileries, de distilleries et même, en 1861, d'une fabrique de superphosphates. Jouant de sa situation géographique, la cité girondine parvient aussi à capter une clientèle espagnole en quête de vie meilleure : entre le milieu et la fin du XIXe siècle, 200 000 hommes et femmes prennent le chemin de Buenos Aires sur ses navires, soit 6 % des migrants entrés en Argentine.



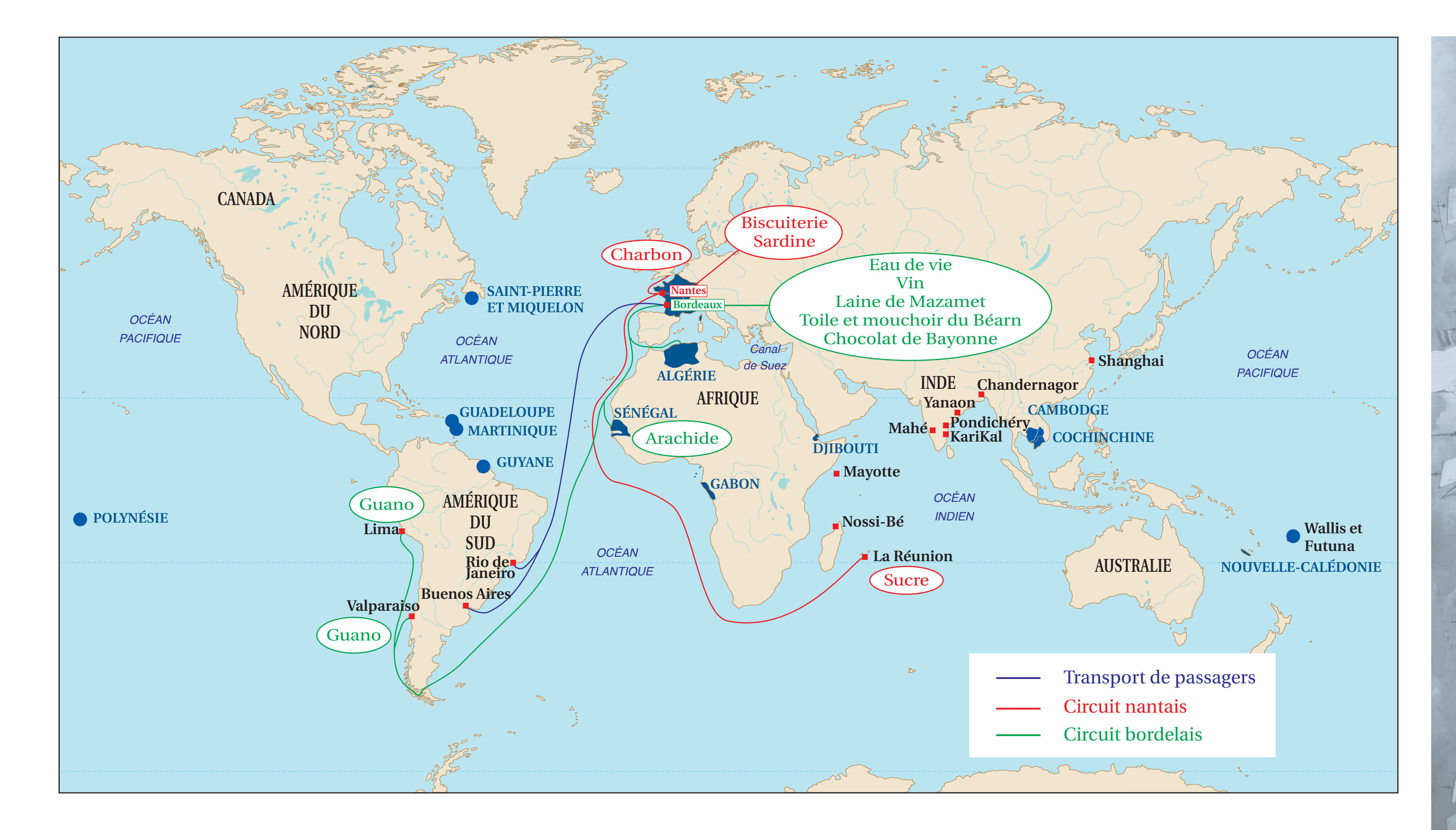
◗ Maquette de clipper, voilier de commerce dont la coque extrêmement élancée et la grande voilure permettait d'atteindre des vitesses de plus de 20 nœuds. Chantiers Arman, Bordeaux, vers 1850. Musée national de la Marine / A. Fux.

Nantes baigne quant à elle dans une véritable euphorie sucrière : outre l'importation d'une canne majoritairement réunionnaise, c'est plus largement une part essentielle de l'activité économique qui tourne autour de ce secteur. Les raffineries contribuent au développement de la métallurgie par leur besoin en machines, outillage et à celui de l'industrie chimique à travers des activités de décoloration, de purification des sirops ou la candiserie – sucrage des vins mousseux. Représentant 50 % des échanges de la cité ligérienne en 1863, la canne induit d'autres trafics : la moitié de la houille importée d'Angleterre alimente ainsi les raffineries, le fret de retour étant fourni par les salaisons, les produits des miroiteries et conserveries. Secteurs dans lesquels les négociants nantais ont eu l'intelligence d'investir leurs profits sucriers et qui se révèlent de précieux relais de croissance en 1864. À cette date, la maladie de la canne frappe les productions réunionnaises et mauriciennes et tourne une longue page du négoce de la « Venise de l'Ouest ». C'est désormais le sucre de betterave – approvisionnement privilégié des raffineries parisiennes – qui trustera le marché.

Au premier rang des nouvelles activités nantaises prenant le relais de la canne se trouve incontestablement la conserverie. Déjà dynamique à la fin du règne de Louis-Philippe, elle bénéficie sous Napoléon III de coups de pouce du destin qui vont en faire un des produits phares de la deuxième phase de la globalisation. La guerre de Crimée permet de promouvoir le produit, la découverte des gisements aurifères de Californie et

d'Australie lui ouvrant les marchés internationaux. La demande explose et les précurseurs Colin et Philippe-Canaud sont rapidement rejoints par Lemarchand (1851), Amieux (1852), Doré (1860), Cassegrain (1861) ou encore Lebeaupin (1868), la plupart essaimant en Bretagne pour se rapprocher des zones de pêche. La région, avec 132 usines sur les 160 françaises, contrôle alors près de 90 % de la production mondiale de sardines en boîte, exportées à hauteur des 4/5. Angleterre, Amériques, Indes et Australie sont des marchés captifs tout au long du XIXe siècle.

On ne saurait oublier l'autre branche de l'industrie alimentaire, la biscuiterie. Nantes accueille depuis longtemps un tissu de biscuiteries artisanales comme industrielles spécialisées dans le biscuit de mer. Sorte de méchant pain impossible à mordre ou à mâcher, il constitue depuis le Moyen-Âge l'aliment de base des équipages. S'inspirant du précurseur girondin Olibet, Lefèvre Utile (LU) s'empare de ce produit de niche pour le transformer en bien de consommation courante. Fondant son affaire en 1846, il s'agrandit en 1854 avec une boutique de 150 m² dont il soigne le décorum pour magnifier le produit. Moulures, boiseries et lustres servent d'écrin à des biscuits présentés dans des coupes de cristal et saisis avec des pinces par des serveuses dédiées à l'accueil des clients. Au final, la flotte de commerce conquiert, sous le Second Empire, le deuxième rang mondial avec un tonnage en hausse de près de 50 %. Croissance quantitative mais aussi qualitative : les navires à vapeur constituent 1,42 % du tonnage de la flotte en 1846,



Les nouveaux circuits bordelais et nantais au XIXe siècle.

contre 22 % en 1868, derrière les États-Unis certes, mais devant le Royaume-Uni. Loin de se limiter à l'existant, la politique impériale initie, encourage, accompagne l'épanouissement de nouveaux domaines de l'économie maritime.

L'exemple le plus frappant est l'ostréiculture. Simple produit de cueillette et de dragage, l'huître devient, dans la deuxième moitié du xix[e] siècle, une denrée rare, victime de son succès. Devenue le met recherché des bonnes tables, ses stocks s'épuisent au point d'inquiéter l'administration maritime qui en règlemente le dragage. Victor Coste, embryologue et médecin personnel de Napoléon III, se passionne pour le sujet et reçoit l'appui de son impérial patient pour expérimenter des huîtrières artificielles. Nommé inspecteur général des pêches maritimes, il sillonne la France, compare les différentes méthodes de captage de larves d'huîtres et jette son dévolu sur Arcachon et Concarneau pour une expérimentation à grande échelle. La première s'oriente très vite vers la production – 297 parcs à huîtres sur 350 hectares en 1865 – tandis que la seconde bifurque vers la recherche avec une station de biologie marine unique au monde. La raison ? Après la réussite de l'huître, l'investissement dans l'élevage du homard et de la langouste semble prometteur. L'échec est pourtant cuisant, le milieu marin et ses différents écosystèmes apparaissant plus complexes à appréhender que l'on ne se l'imaginait.

À la frontière de la science et des loisirs, il faut aussi mentionner l'essor des stations balnéaires. Conçues originellement dans un but médical – l'iode est vue comme un bon

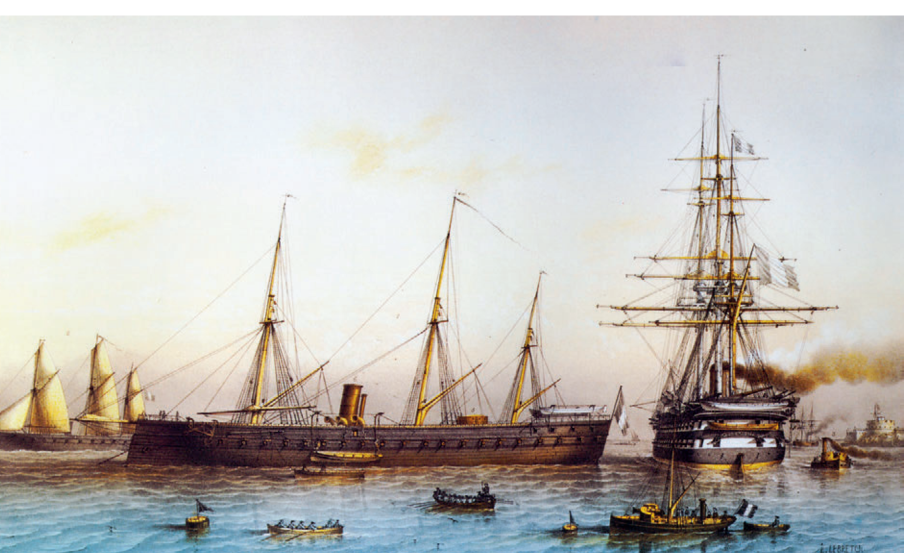


traitement pour les tuberculeux – ces structures deviennent villégiatures. Dieppe avait certes été lancée par la Duchesse de Berry dès les années 1820, mais c'est l'essor du chemin de fer qui démultiplie l'offre. Les compagnies cherchent à rentabiliser leurs lignes en proposant des destinations attractives. La ville d'hiver d'Arcachon naît ainsi de la volonté des frères Pereire de dynamiser leur compagnie du Midi. Les souverains ou leurs proches participent de ce mouvement : Morny fonde Deauville, Napoléon III fait Biarritz. Pour désennuyer la riche clientèle qui les accompagne, des casinos et des hippodromes voient le jour, une hôtellerie de luxe investit les lieux, à tel point que la mer, jusqu'alors espace de labeur, se découvre ludique, promise à un bel avenir. Il n'en sera pas de même pour la splendide Marine impériale.

Affiche des Chemins de Fer d'Orleans et du Midi, 1893.

Une vision mondiale

La Marine impériale est née de la volonté de Napoléon III : loin d'une vision provincialisée de notre pays, il l'ambitionne puissance mondiale. L'héritage de Joinville est ici précieux car le prince a préparé les esprits à la modernisation, légué Dupuy de Lôme et le tout premier navire à vapeur et à hélice. Lancé en 1843, ce bâtiment – dont les changements de nom épousent les évolutions institutionnelles : *24 février, Président* puis *Napoléon* – constitue l'aiguillon d'une rupture technique et stratégique. Sa propulsion démontre ainsi toute sa supériorité lors de la guerre de Crimée. Bloqués depuis huit jours par l'absence de vent et des courants contraires, les équipages des navires alliés assistent, stupéfaits, au remorquage du *Ville de Paris*, navire amiral de la flotte. Autre enseignement du conflit : la nécessité d'abandonner des navires en bois, désormais incapables de résister aux projectiles explosifs et plus globalement aux progrès de l'artillerie. Nommé vice-ministre de la Marine, Dupuy de Lôme opte pour un changement radical avec la loi de finances de 1856 : « au 1er janvier 1857, tout navire non pourvu de machine cessera d'être considéré comme un navire de guerre ». Cette politique volontariste porte ses fruits. La *Gloire*, tout premier navire cuirassé – coque en bois protégée d'un blindage – entre dans la flotte en 1859, la *Couronne*, à la coque intégralement métallique, suit deux ans plus tard, et une division cuirassée – 34 unités – voit le jour dès le milieu des années 1860, première mondiale. Articulée autour de trois composantes – une flotte de haute-mer, de transport, de siège et de défense des côtes –, la Marine impériale aligne 400 bâtiments, ce qui fait d'elle la deuxième du globe.



La *Gloire* et le *Donawerth*, Louis Le Breton (1818-1866).

Les évolutions ne se limitent pas à la propulsion : l'artillerie y a sa part – le chargement des canons par la culasse et les tourelles fermées sont standardisés – tout comme la professionnalisation des marins via la création du corps des équipages de la flotte. Signe d'ambitions nouvelles, un corps de fusiliers marins est constitué afin de mener des opérations combinées d'envergure.

Car passée la guerre de Crimée – façon pour la France de réintégrer le concert des nations européennes –, Napoléon III n'a de cesse de tracer les voies d'une politique ambitieuse. Intervenant dans son « étranger proche » – indépendance italienne, soutien aux chrétiens du Liban –, il ne s'interdit pas les confins. La deuxième guerre de l'opium (1856-1860) voit un important corps expéditionnaire français s'engager aux côtés des Britanniques dans le but d'ouvrir l'empire du milieu au commerce. Si cet objectif est



▶ Plan de la concession française de Shanghai en 1865. British Library.

atteint avec le traité d'Aigun, l'expédition permet aussi d'étendre et de pérenniser la concession de Shanghai : aux 66 hectares de marécages concédés en 1849, viennent s'adjoindre 59 hectares en 1861. Les Messageries impériales la desservent dès 1863, dynamisant un commerce tourné vers l'achat de soie pour les industriels lyonnais. Hormis les épisodes de révoltes chinoises, cette prospérité ne se démentira plus jusqu'en 1946, date à laquelle la concession fait définitivement retour à Pékin.

L'aventure mexicaine ne sera pas aussi fructueuse. L'empereur voit dans ce vaste État livré à l'anarchie depuis près d'un demi-siècle, la possibilité d'un point d'appui pour contrer la puissance de Washington. Profitant de la guerre de Sécession, il tente d'établir un empire allié en plaçant Maximilien d'Autriche à sa tête mais se trouve confronté à une guérilla puissante, enracinée dans un sentiment national ombrageux. Il abandonne son projet quatre ans après les débuts de l'expédition, en 1867. Si cette opération a été une réussite logistique à porter au crédit de la Marine – entretien de 40 000 hommes pendant cinq ans et rapatriement des 26 000 restants en un mois –, elle a indirectement joué un rôle dans l'affrontement entre la Prusse et l'Autriche-Hongrie. Une intervention française étant peu crédible, Berlin peut écraser Vienne à Sadowa. C'est cette montée en puissance de la Prusse qui pousse l'empereur à solder l'aventure mexicaine. Isolé, il tente de se rapprocher de Londres pour contrer Bismarck, mais sans succès. Passée la lune de miel de la guerre de Crimée, l'Angleterre voit en effet d'un très mauvais œil l'épanouissement de la Marine impériale et les ambitions ultra-marines de Napoléon III.

Or, nécessitant une série de points d'appui, de relais à travers le monde – ne serait-ce que pour s'approvisionner en charbon –, les forces navales françaises ne se limitent pas à un « collier de perles » mais accompagnent au contraire une expansion coloniale qui ne s'interdit plus les zones d'intérêts britanniques. Si la conquête de l'Algérie se poursuit,

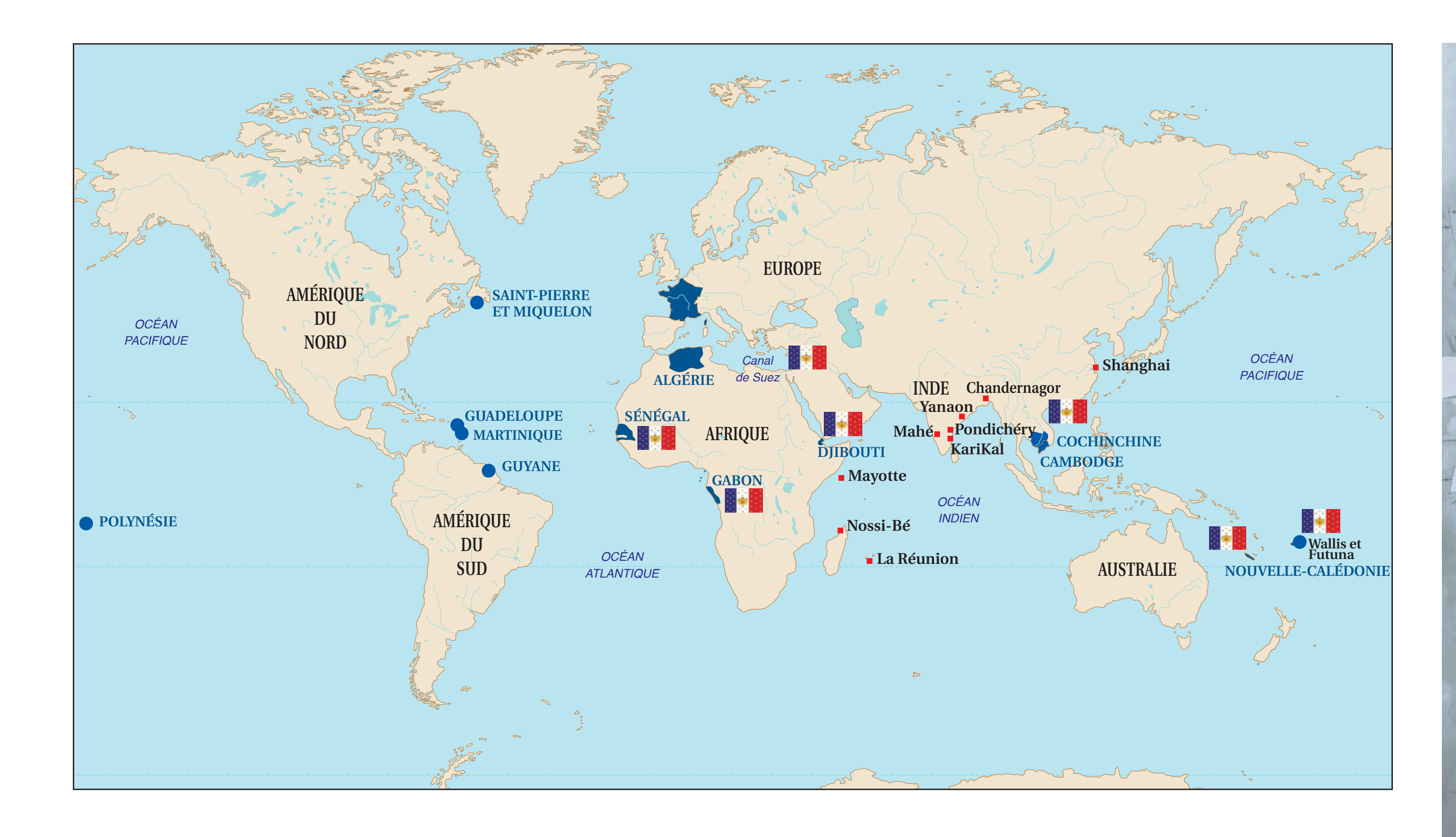
▶ L'expédition de Cochinchine. Prise de Bien-Hao en 1861 par le contre-amiral Bonnard. *L'Illustration*, 1862.



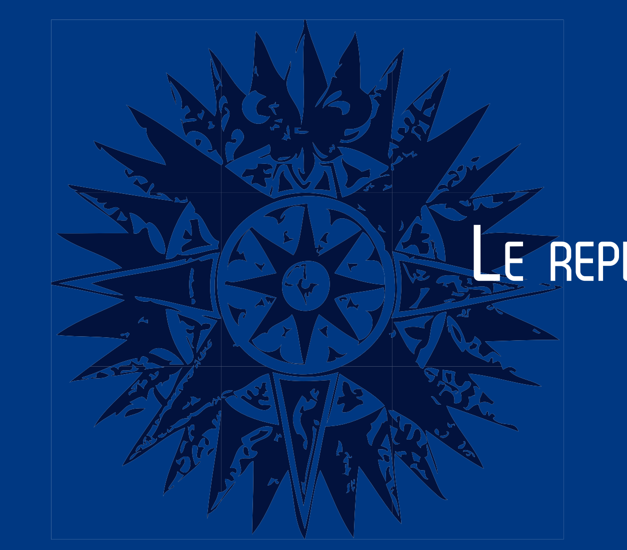


les établissements français du Pacifique sont renforcés par l'occupation de la Nouvelle-Calédonie en 1853 tandis que l'expédition chinoise est l'occasion de mettre la main sur la Cochinchine en 1862, et d'établir un protectorat au Cambodge l'année suivante. En Afrique, Faidherbe, gouverneur du Sénégal, fonde Dakar, la côte du Gabon est acquise tout comme le territoire d'Obock, à proximité de Djibouti. L'établissement de mer Rouge découle de la concrétisation du rêve de Lesseps : le canal de Suez. Cette ouverture sur l'océan Indien représente un véritable *casus belli* pour la *Royal Navy*, d'autant qu'elle s'ajoute à d'autres conquêtes, marquant une ambition qui semble devenue insatiable. En témoignent l'ouverture d'un consulat à Madagascar et la présence renforcée de conseillers militaires en Tunisie.

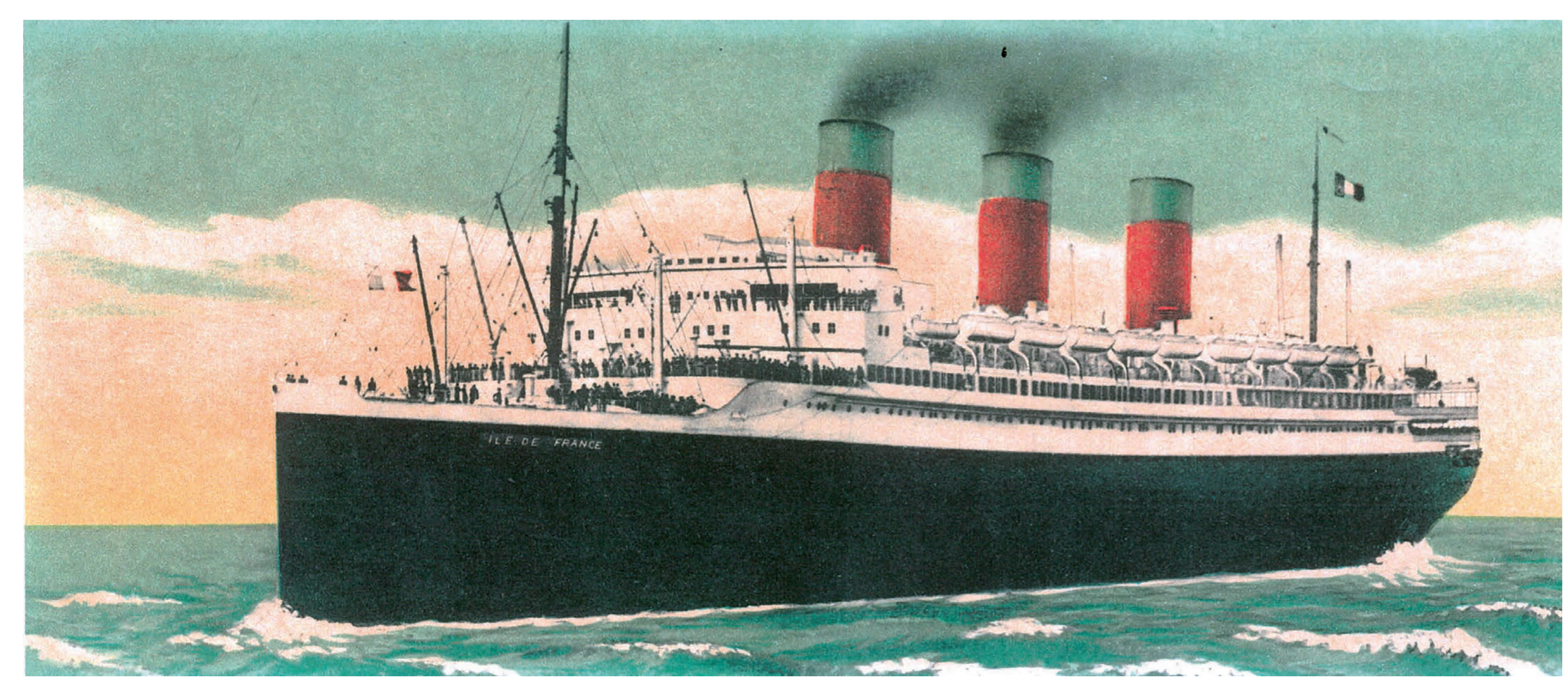
À la chute de l'empire en 1870, le domaine colonial atteint un million de km², et cinq millions d'habitants mais est de peu de secours dans l'affrontement avec la Prusse. Sedan cèle le sort de Napoléon III mais aussi de l'ambition maritime qu'il portait pour notre pays : l'Alsace-Lorraine occupe désormais tous les esprits.



L'expansion coloniale sous Napoléon III.



Le repli sur soi du deuxième empire colonial (1870-1962)



▶ *Ile de France* (1927-1959), paquebot
de la Compagnie générale transatlantique.

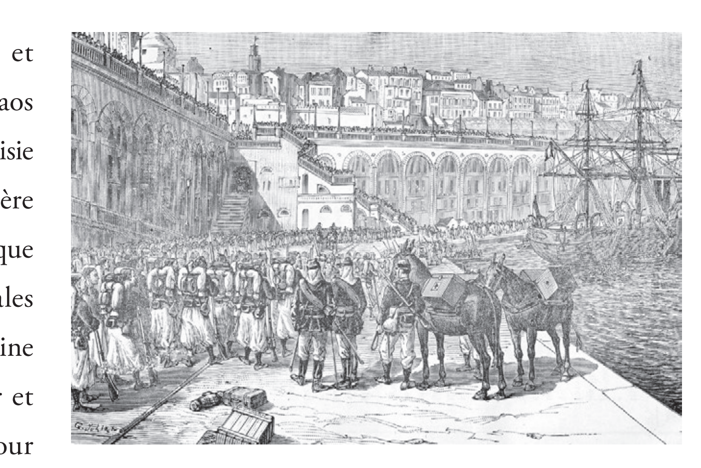
La IIIe République, contrainte par la crise économique de 1873, relance l'expansion coloniale dans une perspective beaucoup plus continentale que maritime. La « revanche » conditionne tout : aussi bien les limites impériales – on s'arrête à Fachoda pour ne pas se priver de l'indispensable appui anglais – que le rôle assigné à la Marine. Parents pauvres d'une armée entièrement tournée vers la ligne bleue des Vosges, les forces navales doivent se contenter d'assurer le passage des troupes coloniales en métropole. La IVe République ne sera pas meilleure mère : le rideau de fer induit aussi un tropisme continental.

Délaissée, l'économie maritime ne jouit pas d'un sort plus enviable. Les investissements lui font défaut, elle doit rendre les armes face à la concurrence internationale et se replier sur la desserte de l'empire colonial, seul moyen d'assurer sa survie à travers des monopoles ou des marchés captifs.

UNE AMBITION MARITIME PROVINCIALISÉE

L'horizon de la IIIe République naissante est la ligne bleue des Vosges, l'Alsace-Lorraine. Les colonies sont loin et la mer plus encore. La crise de 1873 change le panorama : les milieux d'affaires se mettent en quête de marchés protégés, les hommes politiques s'en font le relais. Avec une pincée de mission civilisatrice et un brin de revanche, Jules Ferry synthétise bien ce nouvel élan : appuyée sur les bases du Second Empire, l'expansion coloniale peut reprendre.

Napoléon III avait balisé la route : Cambodge et Cochinchine ouvrent sur l'Annam, le Tonkin, le Laos enfin pour former l'Indochine. Les jalons posés en Tunisie et à Madagascar se concrétisent de la même manière dans les années 1880 : les positions acquises en Afrique subsaharienne offrent les voies de pénétration idéales pour s'étendre à l'intérieur du continent. En une dizaine d'années, Guinée, Dahomey, Haute-Volta, Niger et Tchad rejoignent le giron de la IIIe République pour dessiner une emprise structurée autour de l'Afrique occidentale française (AOF) et de l'Afrique équatoriale française (AEF). Si l'ambition demeure, elle n'embrasse plus le monde : le canal de Suez est délaissé – il tombe dans les mains anglaises en 1882 –, tandis que l'autre rêve de Lesseps – Panama – est abandonné aux États-Unis en 1889. Demeure un objectif : relier AOF et AEF à la côte française des Somalis. Marchand s'y essaie en 1898 et c'est la crise de Fachoda, point de bascule essentiel. Le piège tendu par Bismark qui encourageait benoîtement la France à s'étendre outre-mer pour la détourner de ses idées de revanche mais surtout la pousser à l'affrontement avec la Grande-Bretagne semble se refermer. Sauf que la crise débouche sur « l'entente cordiale ». Ce pacte de 1904 encadre l'expansion des deux empires, la France se contentant du Maroc à la veille de la



Zouaves embarquant à Alger pour le Tonkin, 1885. Extrait de l'Histoire illustrée de l'expédition du Tonkin.



L'expansion coloniale aux xixe et xxe siècles.

Grande Guerre, du Cameroun, du Togo, et du mandat sur la Syrie et le Liban avec le traité de Versailles.

Si les provinces perdues jouent incontestablement leur rôle dans le dénouement de la crise de Fachoda, il ne faut pas sous-estimer la disproportion des forces en présence. Bien que pionnière dans les câbles sous-marins, la France se retrouve, à cette date, avec un réseau entièrement contrôlé par Londres. À tel point que, lors de la guerre du Dahomey, les dépêches françaises sont connues au *Foreign Office* avant de l'être au Quai d'Orsay…

Gouffre identique du point de vue des forces navales, Delcassé – ministre des Affaires Étrangères et ardent colonialiste – le résume d'un mot : « la France n'a pas la Marine de sa diplomatie ».

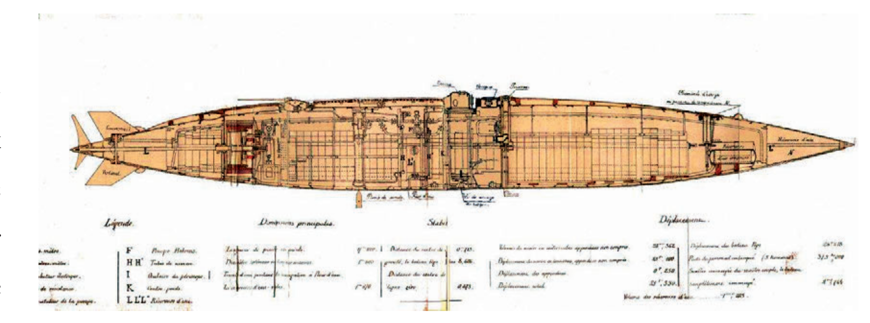
Considérée comme une arme de luxe, la flotte impériale a en effet été soumise dès la chute de Napoléon III à une attaque en règle. Thiers, chef du gouvernement provisoire – et dont on se souvient la préscience vis-à-vis du chemin de fer… – s'interroge devant les députés sur l'utilité d'une Marine hauturière quand son ministre de la Marine, le vice-amiral Pothuau, accompagne la présentation de son budget de la formule suivante : « la Marine doit se sacrifier sur l'autel de la Patrie ».

Navires devant le rocher de Gibraltar. Un bateau à vapeur croise une escadre. Chéri Dubreuil, 1872.
Musée national de la Marine / A. Fux.

Selon une pratique désormais habituelle, on préserve le format tout en jouant sur le coût d'exploitation : les navires à propulsion mixte – la voile revient moins cher que le charbon – sont privilégiés avec pour conséquence une flotte de plus en plus hétéroclite, une collection d'échantillons. En parallèle, le ministère de la Marine voit son périmètre se réduire : la gestion des colonies lui est définitivement retirée en 1894, l'artillerie et l'infanterie de Marine sont rattachées à la Guerre six ans plus tard.

Symptôme de ce déclassement : la « jeune école ». Si le diagnostic du contre-amiral Aube est juste – les conflits futurs seront en effet des guerres totales à forte connotation économique –, il s'illusionne en imaginant que la torpille, innovation du milieu des années 1880, pourrait être en mesure de créer une rupture technologique propre à révolutionner le cadre stratégique. Imaginant de petits torpilleurs destinés à couler navires de guerre comme marchands pour mettre à bas l'adversaire, la « jeune école » ne fait en réalité que réinventer la guerre de course, éternelle arme du pauvre.

Porté par la perspective d'un affrontement avec l'Angleterre, ce courant de pensée ne résiste pas aux conflits hispano-américain (1898) et plus encore russo-japonais (1905) qui soulignent la pertinence de la guerre d'escadre. Reste que le plaidoyer en faveur de l'innovation technologique aurait dû être retenu : jouer la carte du modernisme pouvait en effet ouvrir à la Marine un champ des possibles beaucoup plus vaste. Témoins les submersibles où les occasions manquées sont légion. Si le *Nautilus*, expérimenté dès 1800,



◗ Coupe du sous-marin Gymnote montrant le « tuyautage » de ses fluides : eau, air, électricité, 1889.
Archives du Ministère de la Marine.

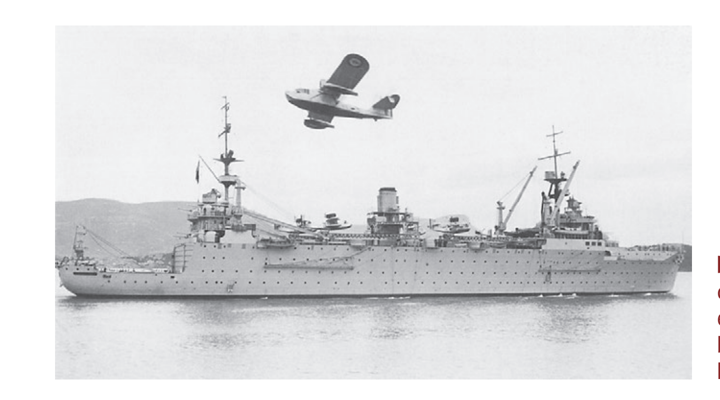
donne des résultats concluants – plongée de trois puis six heures avec six hommes à bord pour quinze nautiques parcourus –, ce prototype, conçu par Robert Fulton, est dédaigné par le Premier Consul. Le concept refait surface sous le Second Empire : doté d'un moteur à air comprimé, le *Plongeur* manque de stabilité et il faut attendre près de vingt ans pour disposer enfin d'un submersible réussi avec le *Gymnote*, construit – est-ce un hasard ? – sur des plans de Dupuy de Lôme. Le *Gustave-Zédé*, muni de tubes lance-torpilles, marque une étape supplémentaire avant le *Narval*, véritable sous-marin moderne. Sauf que l'acquis technologique n'est rien sans le concept d'emploi. Or la France privilégie les petites unités destinées à protéger les ports quand le Deuxième Reich mise sur la haute mer, avec les résultats que l'on sait, la bataille de l'Atlantique.

Lors de ce premier conflit mondial, la Marine se voit assigner une tâche : assurer le passage des troupes coloniales en métropole. Mission accomplie grâce à l'action vigoureuse de Delcassé qui, ministre de la Marine en 1911, délaisse les bâtiments de défense côtière et lance la série des « Courbet » pour suppléer des « Danton » grevés de défauts – explosion du *Iéna* en 1907, du *Liberté* en 1911. Si les Dardanelles et la bataille de l'Atlantique

démontrent une réelle capacité d'adaptation, le format des forces navales apparaît néanmoins sous-dimensionné pour assumer les liaisons avec les différentes parties de l'empire. Dès l'été 1914, la moitié du tonnage disponible pour le transport transméditerranéen est coulé avec pour conséquence des réquisitions dans toutes les parties de l'empire et une crise globale des liaisons maritimes entre les colonies et la métropole – Madagascar sera coupée du monde tout au long du conflit.

La victoire et la reconquête de l'Alsace-Lorraine, auraient pu déboucher sur une ambition maritime nouvelle mais on retombe dans les anciens errements. Le long magistère de Georges Leygues au ministère de la Marine impulse certes une dynamique – généralisation de la propulsion au mazout, création d'un État-major – mais les objectifs opérationnels semblent éternels – surveillance du triangle Toulon-Oran-Bizerte pour assurer le passage des troupes coloniales – et l'inertie technologique identique. Au final, la Marine dispose à la veille du second conflit mondial d'une flotte qui n'est pas de son temps. Ainsi l'Aéronavale aligne un transport d'hydravions – le *Commandant Teste* – et un cuirassé inachevé – le *Béarn* – reconfiguré en porte-aéronefs avant d'être déclassé en 1939 : au total 356 appareils de 30 types différents dont seulement 100 considérés comme modernes. La lutte anti-aérienne est négligée – on fait confiance à la résistance des navires, le radar est méprisé – tout comme la lutte anti-sous-marine – l'ASDIC (*Allied Submarine Detection Committee*), ancêtre du sonar, étant pris de haut.

1945 ouvre une page blanche mais le rideau de fer et le contexte budgétaire de l'après-guerre contraignent à improviser une flotte à base de bâtiments français, alliés – porte-avions britanniques *Dixmude* et *Arromanches* – et ennemis – hydravions japonais. Hétérogénéité qui n'empêche pas les forces navales de conduire des opérations combinées pendant le conflit indochinois, tout en développant des capacités nouvelles avec les « Dinassauts ». En parallèle, la Marine anticipe l'avenir en reconstituant en propre un solide pilier aéronaval avec le *Foch*, le *Clémenceau*, et bien entendu la *Jeanne*.
Reste que l'opération de Suez montre certaines limites. Les porte-avions ne peuvent embarquer d'avions à réaction et le manque de bâtiments de soutien pèse sur l'approvisionnement en munitions. 1956 marque en réalité une date charnière : le diktat du condominium sovieto-américain pousse au développement d'une force océanique stratégique et tactique tandis que le retrait du canal annonce le crépuscule de l'empire et par conséquent de l'économie rentière sur laquelle la France a vécu depuis 1871.

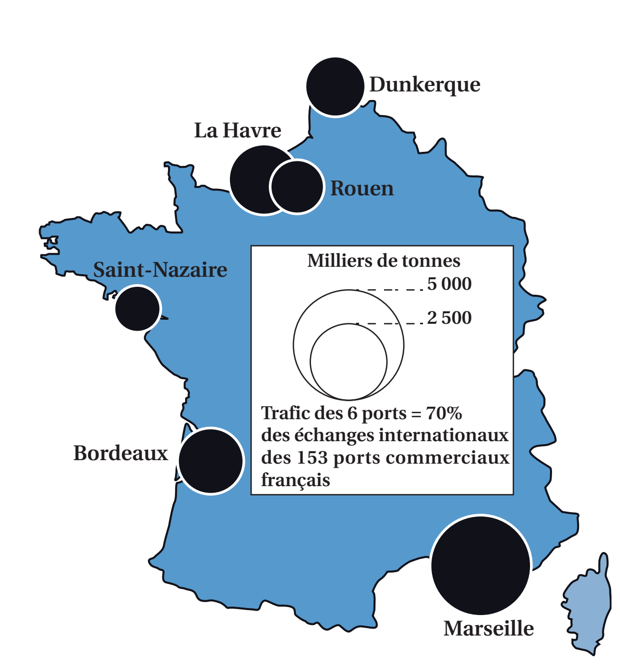


Le Commandant Teste, porte-hydravions construit par les chantiers de la Gironde entre 1927 et 1929. Il fut présent lors de la bataille de Mers el Kebir et le sabordage de la flotte à Toulon.

Économie maritime, une vision rentière

Napoléon III chute à l'orée de la seconde révolution industrielle (1870-1913). Portés par la fée électricité et le pétrole, le Deuxième Reich et les États-Unis vont atteindre le firmament quand la France stagne : le PIB de 1896 égale tout juste celui de 1882. L'attrait de la rente coloniale fait oublier à Paris les nécessaires investissements dans le domaine maritine.

La paupérisation des installations portuaires



◗ Le commerce extérieur des principaux ports français en 1895.

Si Paris est en pointe dans le secteur automobile, elle vient trop tard à l'électrotechnique et la chimie. Le versement de l'indemnité de guerre à l'Allemagne, en asséchant les capitaux, joue bien évidemment un rôle éminent, mais on néglige souvent l'impact d'une politique portuaire erratique qui bride la compétitivité.

Les députés sont pourtant tout à fait conscients des mutations en cours. La nécessité, avec l'augmentation des tonnages, de la mise en place de lignes régulières d'infrastructures nouvelles allant des darses aux chenaux d'accès en passant par les entrepôts spécialisés et autres engins de manutention leur est connue et c'est à leur initiative que la IIIe République destine 40 % des crédits affectés à la marine marchande – soit 2,6 milliards de francs – aux travaux portuaires. Les plans Freycinet de 1879 et Baudin de 1903 en absorbent une bonne partie mais butent tous deux sur un même écueil : le saupoudrage. Le moindre point d'ancrage, voulant toucher une partie de cette manne, fait pression sur son député, son sénateur, ce qui aboutit à une dispersion des financements

sur 70 ports quand seuls 23 sont véritablement tournés vers l'international, 6 assurant 70 % des échanges extérieurs. Rien d'étonnant par conséquent de voir le taux d'investissement annuel moyen des seize grands ports français s'effondrer : de 0,91 entre 1852 et 1870, il chute à 0,74 entre 1871 et 1878, se redresse timidement à 0,77 entre 1879 et 1900 avant de toucher le fond entre 1901 et 1910 où il plafonne à 0,43.

Ce sous-investissement produit rapidement ses effets au Havre et à Marseille. Faute de dragage, la cité normande est contrainte de se fermer aux paquebots de compagnies européennes lancées dans une course au gigantisme. La solution est pourtant connue : doter la cité d'un avant-port en eaux profondes, nécessité admise dès 1875. Divers projets sont proposés, tous également repoussés, un nouveau refus du Sénat, en 1889, semblant définitivement enterrer l'idée. De guerre lasse, la Compagnie générale de transport maritime (CGTM) s'adonne au malthusianisme économique en choisissant de limiter la taille de ses navires pendant près de 25 ans. Quand le projet d'avant-port est enfin voté, il est trop tard : il entre en service en 1915, quarante ans après la demande.

La comparaison Marseille / Hambourg est tout aussi édifiante. En 1914, la cité phocéenne peut compter sur 150 hectares de bassin – aucun nouveau quai n'est livré entre 1883 et 1910 – et 198 grues, contre 500 hectares de bassin et 750 grues pour sa rivale allemande. Et ces carences se retrouvent sur l'ensemble du littoral. Ainsi, les ports d'estuaire de Glasgow, Newcastle, Brême, Hambourg ou Rotterdam engagent de gigantesques travaux pour se

donner un accès direct à la mer, favoriser un usage 24 heures sur 24 quand Nantes ou La Rochelle se contentent d'agir sur les canaux ou les chenaux, infrastructures sans impact sur le tirant d'eau. La Pallice, avant-port de la cité d'Aunis, ne verra le jour qu'en 1890.

La mystique du saupoudrage se retrouve à l'identique dans les chemins de fer, avec pour conséquence une perte de compétitivité accrue. Le fameux plan Freycinet a en effet un volet ferroviaire destiné à relier l'ensemble des sous-préfectures au chemin de fer, objectif ambitieux mais grevé des mêmes travers que son *alter ego* portuaire : lobby, pression du moindre parlementaire pour obtenir un arrêt dans sa bourgade. Conséquence : les compagnies du Paris-Lyon-Méditerranée, d'Orléans ou du Midi se retrouvent à la tête de réseaux grevés de lignes structurellement déficitaires. Ce déséquilibre entraîne une politique tarifaire rapidement mortifère : la fuite dans l'augmentation des prix. Si Mulhouse délaisse rapidement la desserte du Havre et son tarif de 43,10 francs la tonne pour ses importations de coton, c'est qu'elle sait pouvoir se rabattre sur Anvers pour 21,18 francs la tonne… Problématique identique pour Marseille : la percée des voies transalpines – tunnel du Saint-Gothard en 1881 – réduisant la distance entre Bâle et Gênes, permet à cette dernière de faire fructifier à son compte le trafic à destination de l'Allemagne. S'y ajoutent l'absence de liaison Rhin-Rhône et l'inertie des hommes : les élites phocéennes rejettent les tarifs combinés fer-port-mer pensant faire échapper leur ville à une simple fonction de transit pour maintenir sa vocation de transformation des

matières premières. Résultat ? Il est moins onéreux de transporter une balle de soie de Shanghaï à Marseille que de Marseille à Lyon : le bénéfice du canal de Suez est réduit à néant. Dans ce contexte, surfant sur la lancée du Second Empire, nos ports parviennent un temps à conserver leur position avant de s'effondrer.

Un déclin inexorable

Le sous-investissement portuaire ne marque pas ses effets immédiatement, les ports continuant à lutter vaille que vaille pour conserver leurs positions et même en conquérir de nouvelles. Ainsi Dunkerque sait se positionner intelligemment comme intermédiaire obligé d'un certain nombre de trafics. À la fin du XIX[e] siècle, la cité de Jean Bart capte les ¾ des laines de la Plata et d'Uruguay consommées en France pour les diriger vers les filatures du Nord. Le produit d'exportation phare du Chili, le nitrate, transite de la même façon par ses mains avant d'alimenter en engrais les vastes régions d'agriculture extensive du nord de la Belgique et du Bassin parisien.

Concernant Le Havre, le port s'échine tant bien que mal à conserver ses points forts, à savoir le trafic de passagers et le transport de marchandises à haute valeur ajoutée.

La Loire, quatre-mâts en acier, construit aux Ateliers et chantiers de la Loire à Nantes, en 1897 pour l'armement Bordes. Sa coque effilée et son surtoilage en firent un des derniers clippers les plus performants. Cap-hornier affecté au transport des nitrates de soude sur les lignes Europe-côtes chiliennes. Musée national de la Marine / P. Dantec.



Le grand commerce en 1914.

La CGTM, pourtant rétrogradée au huitième rang mondial avec un champ d'escale dramatiquement réduit, continue à assurer quinze à seize départs quotidiens de navires à passagers en 1913. À la même époque, la cité normande trône encore au premier rang des ports transatlantiques français en réalisant 50 % de son trafic avec les États-Unis, grâce au transport de migrants, bien sûr, mais aussi aux biens de luxe qui font les délices du Nouveau Monde, le coton constituant en retour un fret apprécié. Les marchés d'Amérique centrale et méridionale ne sont pas négligeables et représentent près de 38 % des échanges : l'aristocratie créole raffole toujours des « articles de Paris » quand sucre et café voisinent au retour avec des cuirs qui permettent à la cité de s'imposer comme la principale place continentale du secteur.

Ces cargaisons prennent place sur les fameuses « hirondelles de Rio », belle réussite des constructions navales havraises. Si le savoir-faire a sa part dans ce succès, il ne faut pas négliger les coups de pouce législatifs. En 1893, les parlementaires votent ainsi le soutien aux chantiers de voiliers qui commençaient à battre de l'aile, générant deux effets pervers. Créant un effet d'aubaine, la loi prolonge artificiellement la durée de vie des navires propulsés par Eole – ils ne disparaîtront qu'au tournant des années 1925-1930 – tout en freinant le passage à la vapeur : il faut attendre la décennie 1887-97 pour que le tonnage des *steamers* de la marine marchande soit supérieur à celui des *clippers*. Elle déclenche en outre un boom spéculatif, avec pour conséquence une réorientation des capitaux vers la voile et une perte

de compétitivité pour les sociétés adeptes de la vapeur. Ainsi, à la veille de la Grande Guerre, la durée d'amortissement d'un paquebot est de quinze ans en France contre cinq en Allemagne et les délais de livraison de vingt mois contre neuf au Royaume-Uni.

Cette politique à courte vue explique le déclin inexorable de notre économie maritime, les mesures de court terme – soutien à la voile – ne pouvant compenser l'absence de vision à long terme – l'investissement portuaire. Les chiffres sont sans appel: Marseille, au troisième rang européen en 1870, n'occupe plus que le sixième en 1901 quand Le Havre chute du quatrième au neuvième rang. Le pavillon national suit la même pente: deuxième mondial au milieu des années 1860, il n'est plus que cinquième à la veille de la Grande Guerre, devancé par le Royaume-Uni, le Deuxième Reich, les États-Unis et la Norvège. Deuxième puissance commerciale sous le Second Empire avec 16 % des ventes mondiales en 1865, la France voit passer devant elle Berlin et Washington dès 1878 pour ne plus détenir que 8,5 % de parts de marché à la fin des années 1890.



Steamer *La Provence*, Antonio Jacobsen, 1911. Ce paquebot a été mis en service en avril 1906 sur la ligne Le Havre-New York.



Le Port du Havre, bassin de la Barre, Eugène-Louis Boudin, 1888.

L'effondrement de produits phares d'exportation participe de ce déclassement. L'industrie sardinière, par exemple, est victime de son succès et doit faire face à la raréfaction de la ressource. Le volume global des prises commence à décliner au début des années 1870 avant de s'effondrer complètement, les industriels trouvant leur salut dans la délocalisation. Portugal et Espagne deviennent leurs nouvelles terres d'élection – 3 conserveries à Vigo en 1887, 137 en 1905 – avec pour corollaire une chute brutale des exportations françaises: 16 200 tonnes en 1880, 3 800 en 1912.

La disparition de certaines filières à l'export, la déshérence portuaire, ajoutées à la perte de compétitivité du pavillon national conduit progressivement à se replier sur des marchés fermés, à chercher le salut par l'empire. L'économie maritime va s'adonner aux délices de la rente et s'assoupir peu à peu.

Le triomphe du « mélinisme »

La III[e] République remet très rapidement en cause le choix libre-échangiste de Napoléon III. L'idéologie y a sa part – le saint-simonisme est bien loin –, la crise économique de 1873

aussi, mais il ne faut pas minorer le poids d'un régime parlementaire dont les députés se transforment en autant de lobbyistes.

Jules Méline est assez représentatif du nouveau cours des choses. Très lié aux tisseurs des Vosges, il obtient dès 1881 le premier relèvement des droits de douane sur un certain nombre d'articles intéressant ses protégés, avant d'élargir sa vision aux tarifs sur le sucre, le bétail et les céréales. Mais son titre de gloire vient plus tard, en 1892, avec sa loi éponyme, véritable triomphe du protectionnisme. Trois ans avant la reprise économique mondiale, la France fait le choix de l'enfermement sur soi.

Et pour cause : elle n'a pas su mettre à profit la longue séquence 1873-1895 pour basculer dans l'univers de la deuxième révolution industrielle et se trouve face à des concurrents infiniment mieux armés sur les marchés internationaux. Rapidement acculé, notre pays mise sur les marchés captifs mais intelligemment, sans prendre le risque de mesures de rétorsion. L'Algérie est de ce point de vue un cas d'école : le retour au monopole du pavillon de 1835 serait-il trop voyant ? Qu'à cela ne tienne, l'esprit fertile des juristes s'empare de la loi de 1866 – qui supprime les barrières douanières – pour en détourner l'esprit. Le cabotage étant exclu de son champ d'application, il suffit de considérer comme tel le trafic entre les deux rives de la Méditerranée pour le voir réservé au seul pavillon français. Reste à contrecarrer les concurrents : la loi de finances de 1895 instaure des droits de quai et de statistiques suffisamment dissuasifs pour contraindre les navires étrangers à délaisser ces lignes.



Le Paraguay, paquebot,1888. Chantiers de la Loire à Nantes. Utilisé par la compagnie havraise des Chargeurs Réunis qui assurait alors des liaisons régulières avec l'Amérique du Sud. Il assura ultérieurement le service postal de la côte occidentale d'Afrique et fut affrété en transport de troupes pour l'expédition de Madagascar en 1895. Musée national de la Marine / P. Dantec.

Ce modèle protectionniste atteint sa perfection durant l'entre-deux guerres avec la loi du 13 avril 1928 qui divise l'empire en trois. Indochine, Madagascar, La Réunion, Martinique, Guadeloupe, Guyane forment, avec la France et l'Algérie, une Union douanière avec franchise réciproque, manière d'imposer aux marchandises étrangères des droits d'entrée similaires à ceux pratiqués par la métropole. L'AOF – exceptés Dahomey et Côte d'Ivoire –, le Gabon, Saint-Pierre et Miquelon et les possessions du Pacifique connaissent un régime plus subtil : matières premières et denrées alimentaires de ces territoires sont exemptées de droit d'entrée en France et en Algérie, les autres produits bénéficient de la clause de la Nation la plus favorisée quand l'offre étrangère est contrainte d'acquitter un tarif douanier fixé par décret. Régime identique pour les importations étrangères à destination du Dahomey, de la Côte d'Ivoire, de l'AEF – à l'exception du Gabon –, de la Côte française des Somalis, de l'Inde française, du Togo et du Cameroun, l'export de ces colonies – sauf les sucres – étant frappé à son entrée en France ou en Algérie du tarif minimum. Passée cette date, la forteresse protectionniste ne sera plus modifiée qu'à la marge, au rythme des nouvelles chasses gardées.

Cette bunkerisation des échanges est très efficace. Second partenaire commercial de la métropole en 1896, l'empire s'impose au premier rang en 1928 et ce, jusqu'à son crépuscule. Un seul chiffre permet de mesurer la consanguinité du nouvel écosystème : en 1952, la zone franc est destinataire de 42,2 % des exportations métropolitaines, soit le plus fort

pourcentage de toute l'histoire coloniale. Cette symbiose ne facilitera évidemment pas une décolonisation apaisée. L'Algérie absorbe ainsi, dès 1913, 60 % des exportations métropolitaines qui s'effectuent dans les colonies et représente 40 % des importations ultra-marines de l'Hexagone.

Si l'adoption de ce modèle protectionniste est incontestablement à l'origine d'un renouveau de l'activité portuaire, il engendre aussi de véritables rentes de situation avec pour conséquence de préserver les secteurs en déclin et de freiner une réallocation du capital aux domaines d'avenir.

Rentes de situation et timides innovations

Le système protectionniste conduit rapidement à une économie fonctionnant en vase-clos. L'empire fournit des matières premières transformées par la métropole mais, à la différence des XVII[e] et XVIII[e] siècles, faute de compétitivité, ces produits valorisés ne trouvent plus preneurs en Europe et font retour aux colonies.

Point positif cependant : l'arachide, le caoutchouc, l'huile de palme, les phosphates ou le minerai de plomb aident à la généralisation du modèle de l'industrialisation portuaire. Ainsi, au tournant des années 1880, les cités maritimes voient fleurir aux côtés des traditionnelles structures de transformation du sucre, des corps gras ou des superphosphates, des emprises tournées vers la distillation de la houille ou le raffinage du pétrole.



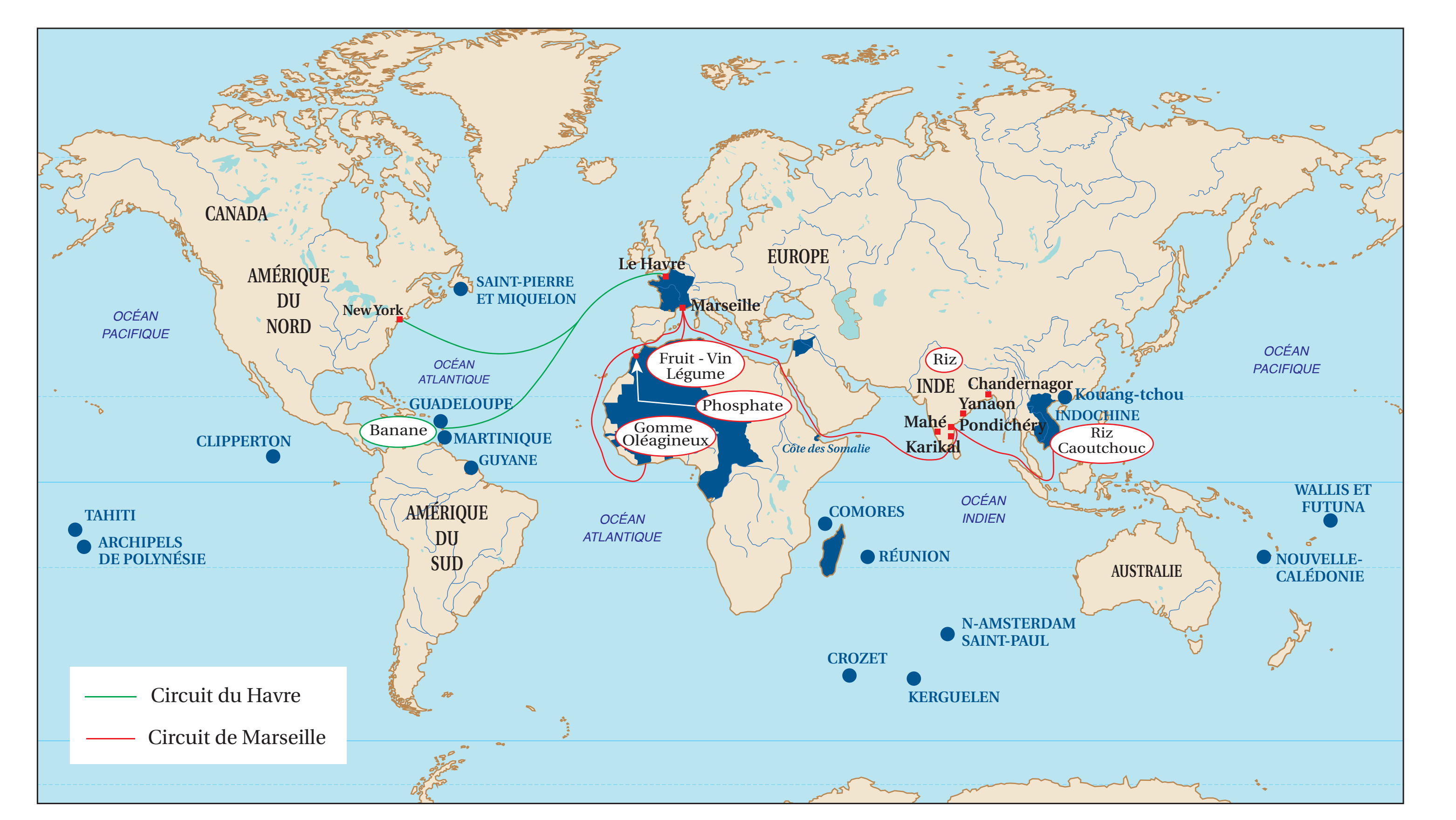
L'Algérie 1830-1930. Éditée en 1930, au moment de l'exposition commémorant les cent ans de la conquête de l'Algérie par la France, cette affiche célèbre les produits de l'agriculture algérienne qui traversaient alors la Méditerranée sur des cargos à destination de Marseille ou de Rouen : blé, citrons, tomates, olives et raisins. Henry Dormoy. Musée national de la Marine. / A. Fux. DR.

Un exemple entre cent : La Rochelle, où l'avant-port de La Pallice voit sortir de terre quatre usines de produits chimiques, une raffinerie de pétrole, autant de complexes destinés à traiter la houille de Grande-Bretagne, les bois du nord de l'Europe ou les nitrates chiliens. L'outre-mer fournit également la quasi-totalité des matières premières agricoles importées par la métropole, du poivre à la vanille en passant par les légumes frais, le vin, le riz et jusqu'aux bœufs ou ovins. Signe des temps, l'empire conquiert au lendemain de la Grande Guerre la première place dans les placements extérieurs de la France : le fiasco des emprunts russes pousse certes les épargnants à fuir les aventures étrangères mais le mouvement témoigne, par-delà la recherche d'un investissement plus fiable, d'un certain optimisme colonial.

Cet optimisme se retrouve sur nos façades maritimes où la bunkerisation douanière assure la pérennité de ports fragilisés par la chute du Second Empire. Ainsi de Marseille, où le « cycle glorieux » des oléagineux se grippe aux alentours de 1880 en raison d'un manque de fret de sortie. Faute de productivité, d'innovation, les productions phocéennes sont moins demandées, la concurrence étrangère s'attaquant même à ses marchés captifs, à l'image des toiles de Manchester qui envahissent le continent africain. Le système protectionniste sauve la cité méridionale : à la fin du siècle, ses bases en Afrique noire sont raffermies, elle truste l'Algérie et s'adjuge même les colonies d'océan Indien et d'Extrême-Orient.

Le Havre bénit de la même façon le « mélinisme » : la survie de ses activités de transport de passagers lui est directement imputable tout comme un timide renouveau via la captation du trafic antillais. La période napoléonienne avait là aussi été profitable, le développement du crédit – rôle essentiel du crédit foncier colonial – favorisant l'essor d'une industrie sucrière locale qui raffine 63 000 tonnes de sucre en 1864 contre 7 000 en 1832. Effet collatéral, les petits producteurs de canne, pour échapper aux prix d'achat léonins des nouvelles usines, se reconvertissent avec succès dans le rhum : la Martinique exporte 10 776 hectolitres en 1850, 80 443 en 1880 et 150 070 en 1898.

Intuition visionnaire car, à compter de 1884, concurrencée par Cuba, l'économie sucrière des Antilles entre en crise et c'est ce nouveau marché qui prend le relais. Dans les années 1890, la Martinique produit un tiers du rhum consommé dans le monde et bascule, avec le premier conflit mondial, dans une véritable ivresse. Les soins ou le ravitaillement du poilu – la fameuse gnôle – sont à l'origine d'une demande telle que la part de cet alcool dans les exportations martiniquaises passe de 32 % en 1909-1913 à 70 % en 1917-18, et même 84 % en 1919. Les lendemains de la Grande Guerre voient la production retomber à un étiage plus raisonnable mais la prospérité se poursuit tout au long des années 1930. C'est à cette même époque que la banane s'impose comme un puissant substitut à l'export – 4 289 tonnes en 1931, 50 287 en 1938 –, offrant à la Compagnie générale transatlantique un fret bienvenu et rapidement si conséquent que la société havraise arme



Le grand commerce dans l'entre-deux guerres.

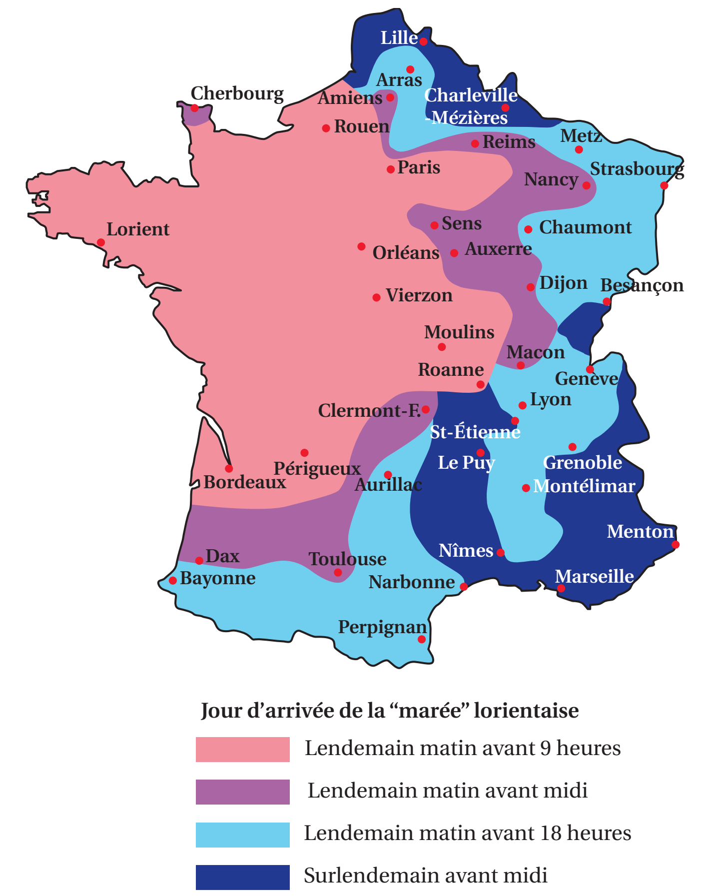
vingt-six navires frigorifiques à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Entre temps, l'habituel contingentement de l'importation étrangère s'est imposé (1931), tout comme sa suite logique : l'attribution de ce trafic au seul pavillon national (1935).

Le frigorifique est un bon exemple d'innovation capable de transformer un secteur jugé moribond. Ainsi de la pêche qui vivote, plutôt mal que bien, jusqu'à la Grande Guerre. La valeur des prises atteint péniblement les 100 millions de francs pour une activité reposant sur le hareng, la sardine et, jusqu'en 1904, la morue – les Anglais profitent de l'Entente cordiale pour inclure dans les négociations la suppression du *French Shore*. Pourtant, en 1931, cette valeur explose à 1 142 milliards de francs. La raison ? La révolution du poisson frais.

Cette innovation, bien que tardive – hollandais, allemand et surtout anglais ont fait précocement le choix du chalutage à vapeur –, transforme une activité encore très artisanale. En 1914, Boulogne, La Rochelle, Arcachon ou Lorient, grâce à des navires aux capacités d'emport de 15 à 25 tonnes de glace pour 10 à 12 jours de campagne, peuvent fournir les étals de la plupart des grandes villes métropolitaines avec la pêche du jour. Ce mouvement de modernisation révolutionne des installations portuaires jusque-là archaïques. Lorient se dote ainsi d'un vaste ensemble comprenant deux bassins de 1 800 mètres de quais et un entrepôt frigorifique d'une capacité de stockage de 1 200 tonnes de glace et 2 000 tonnes de poissons.

Cette dynamique innovatrice se retrouve dans d'autres secteurs. Ainsi, sur la lancée du Second Empire, LU se mécanise, lance son *Petit-Beurre*, résistant ainsi à de nouveaux entrants tels BN et son fameux *Casse-croûte*, dérivé civil du biscuit de guerre. On assiste aussi, au lendemain de la Grande Guerre, à un réel élan de l'aéronautique et de l'automobile à l'international : 34 % de la production des Peugeot, Renault et autres Citroën séduit le Vieux Continent.

Reste que ces secteurs demeurent des îlots dans un océan de conservatisme. Car le débouché colonial devient essentiel pour un nombre de plus en plus conséquent d'industries françaises, des plus importantes aux plus anecdotiques : si le ciment, les rails ou les locomotives se taillent la part du lion en valeur, il ne faut pas minorer une multitude d'autres acteurs allant des chocolatiers, aux brasseurs, en passant par les fabricants de pâtes et de semoule, de bougies, de cordes, de savons, de coton ou encore de chaussures.



L'impact du frigorifique : la distribution du poisson lorientais dans les années 1930.

Autant de domaines préférant la quiétude des marchés captifs à la concurrence européenne ou mondiale, la rente de situation à l'innovation. Le prix du transport d'une tonne de blé d'Alger à Marseille en 1912 est ainsi de 7 francs, soit le même tarif qu'une liaison États-Unis – France. Et cette pratique ne fait pas exception. Le convoyage d'une tonne de primeurs d'Alger à Marseille se négociant par exemple au même tarif qu'un transit Bombay – Liverpool. L'assoupissement entrepreneurial qui en résulte, n'incite évidemment pas à miser sur l'innovation, l'avenir. Les protégés de Jules Méline sont à cet égard caricaturaux : assis sur leur marché captif – plus de 60 % des exportations totales de tissus dans les colonies sont assurées par leur ouvrage –, nos tisseurs vosgiens n'introduisent le métier automatique qu'en 1911.

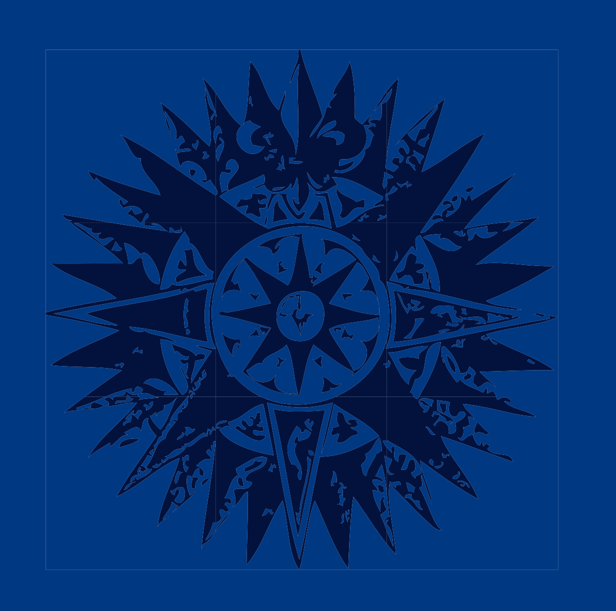
Ce système est conforté par la crise de 1929 : le repli sur soi se généralise à l'échelle du globe, les barrières douanières fleurissent. La France méliniste est en terrain de connaissance et quadruple sa protection douanière dès le 17 avril 1930. Confrontés à une contraction de leurs marchés à l'export, les constructeurs automobiles y trouvent leur salut, le débouché colonial assurant 50 % de leurs exportations la même année. L'Algérie, avec 133 habitants pour une automobile, devient mieux équipée que l'Italie, l'Autriche, la Tchécoslovaquie ou le Japon…

Vient la guerre puis la Libération mais, derrière la page blanche qui semble s'ouvrir, les continuités demeurent et le paradigme est identique. La destruction de près de 80 % des installations de Dunkerque, de Saint-Nazaire ou du Havre pouvait pourtant laisser espérer un basculement dans l'ère moderne à la faveur de la reconstruction mais, au début des années 1960, il faut bien se rendre à l'évidence : une occasion a été manquée. Les années 1950 se caractérisent pourtant par de profondes mutations structurelles. Les fonctions de négoce, les marchés se localisent dans les grandes métropoles, le trafic de passagers périclite face à l'avion et l'entrée dans le marché commun offre de nouvelles perspectives aux industriels mais aussi de redoutables défis. Le manque de compétitivité à l'international se fait davantage sentir et explique autant les difficultés de certaines industries liées aux colonies telles les huileries ou savonneries que le basculement de la Compagnie générale transatlantique dans un statut d'économie mixte détenue à 83 % par l'État. Générant un déficit structurel, le maintien de la liaison prestigieuse avec New York est à ce prix tout comme, en 1962, le lancement du *France*, quatre ans après l'inauguration des premiers vols à réaction commerciaux…

La décolonisation marque symboliquement la fin d'une ère mais le volontarisme gaullien, par-delà sa volonté affichée de rupture, s'inscrit pour beaucoup dans le sillon précédent. Cette ambition se fracasse sur les deux chocs pétroliers, tombeau de l'économie maritime rentière mais paradoxalement foyer d'une résilience et d'un dynamisme dont nous constatons aujourd'hui tous les effets.




◗ *Marseille, port marchand*, vers 1900. Sur le quai sont rangés des tonneaux dont on peut supposer qu'ils contiennent du vin, l'un des produits qui faisaient l'objet d'un intense trafic maritime entre l'Algérie et Marseille. Hugo d'Alési. Musée national de la Marine / A. Fux.



L'AMBITION DU GRAND LARGE



Le porte-avions Charles de Gaulle. Marine nationale.

LA RENAISSANCE DE LA ROYALE

La décolonisation a paradoxalement constitué une chance pour la Royale : contrainte de se réinventer, elle devient un pilier central de la dissuasion. En trois décennies, elle retrouve ainsi une flotte conventionnelle puissante articulée autour d'une aéronavale moderne et intègre le club très fermé des marines nucléaires.

Si les prémices du basculement dans le monde de l'atome se placent sous la IVe République – échec du projet de sous-marin d'attaque à propulsion nucléaire en 1957-59 – le principe de la dissuasion et sa concrétisation sont inséparables de la Ve. Par-delà le volontarisme gaullien, la nouvelle Marine prend racine dans le constat d'un environnement stratégique bouleversé. Sa vocation de liaison entre les différentes parties de l'empire et la métropole n'a plus lieu d'être tandis que les progrès de l'arme atomique conduisent à reconsidérer son rôle. À l'heure où les Soviétiques procèdent à des essais convaincants de missiles intercontinentaux, la survie du territoire national reposera désormais sur la seule menace d'une riposte nucléaire qui, pour être crédible, doit venir d'éléments sous-marins.

La première loi de programmation militaire (1960-64) lance un mouvement appelé à s'inscrire dans la durée : aux sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) s'ajoutent les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) tandis que la Marine se voit confier une part croissante de la riposte nucléaire avec, au début des années 1980, la mission pré-stratégique via ses *Super-Etendards*. Elle détient, avec la fermeture du plateau d'Albion en 1996, 90 % de notre arsenal nucléaire. Le développement de capacités industrielles en propre est un autre héritage notable de l'ère gaullienne.



Sous-marin nucléaire d'attaque de la classe Rubis.

La voie de l'indépendance nationale impose une autonomie dans la conception comme la réalisation des navires, systèmes d'armes ou équipements et sème des ferments pour l'avenir en faisant le lit de groupes comme DCNs (anciennement Direction des constructions navales) ou CMN (Constructions mécaniques de Normandie).

C'est aussi à cette époque que disparaît le ministère de la Marine. Le grand ministère colbertien qui embrassait originellement la totalité des activités maritimes a perdu l'administration des colonies en 1894, celle des troupes de marine en 1900 avant de céder marine marchande et pêche en 1927 pour se réduire à sa seule dimension militaire. Ses derniers éléments ministériels sont absorbés par le tout jeune ministère de la Défense – créé en 1932 –, le renforcement du poste de chef d'État-major des Armées poussant à une logique similaire dans la chaîne opérationnelle.

Le bilan de cette révolution est tiré par le général de Gaulle lors de sa visite de l'école navale en 1965 : « la Marine se trouve maintenant, et sans doute pour la première fois de son histoire, au premier plan de la puissance guerrière de la France ». Reste que l'attention portée à la FOST (Force océanique stratégique) n'est pas sans conséquence. L'amiral Patou, chef d'État-major de la Marine et gaulliste historique, démissionne ainsi en 1970 pour protester contre la réduction du format de la flotte de surface.

Les ambitions du « plan bleu de renouvellement de la Flotte » étaient pourtant élevées : à l'horizon de quinze ans, une flotte de surface, dotée de 2 porte-avions,

2 porte-hélicoptères, une trentaine de corvettes ou frégates, 35 avisos et une trentaine de patrouilleurs et vedettes, devait être opérationnelle. Les chocs pétroliers de 1973 et 1979 contraignent à une vision plus modeste et annoncent surtout le long cycle d'atonie économique et budgétaire.

Nous entrons dès lors dans une réduction continuelle des moyens – les autres armées n'échappant pas plus à cette déflation –, réduction accentuée par l'effondrement de l'URSS qui pousse à vouloir toucher les « dividendes de la paix ». Le porte-avions *Charles de Gaulle* entre ainsi en service en 2001, soit quinze ans après son lancement quand il n'avait fallu que sept ans pour ses deux prédécesseurs.

La chute du mur de Berlin marque une autre rupture fondamentale mais pas toujours ressentie comme telle : pour la première fois depuis 1870, il n'y a plus de menace à l'Est. La Marine rejoint d'ailleurs sa devancière impériale dans des opérations extérieures destinées à défendre nos intérêts et/ou assurer la sécurité de nos ressortissants. Mais proximité ne veut pas dire gémellité. La composante nucléaire les différencie tout comme la surveillance et la préservation de nos zones économiques exclusives et autres plateaux continentaux. Ces derniers constituent en effet les nouveaux terrains de jeu d'une économie maritime qui, après s'être littéralement effondrée, s'est redressée au point de laisser envisager un véritable âge d'or.

L'ÉCONOMIE MARITIME, TELLE LE PHÉNIX

De Gaulle fait le choix d'un développement industrialo-portuaire des façades maritimes. Ce modèle s'inscrit dans le paradigme d'un État interventionniste mais se révèle lourd de conséquences avec les chocs pétroliers de 1973 et 1979 et surtout l'essor de la conteneurisation. Cette dernière emporte tout, balaye un secteur maritime qui s'effondre littéralement. C'est pourtant sur ce terrain sinistré que de jeunes pousses renaissent, se font une place et finalement s'épanouissent à l'orée du XXIe siècle.



Le choix industrialo-portuaire

À l'instar d'un Napoléon III, de Gaulle concentre les investissements sur Marseille et Le Havre, remisant aux oubliettes la dissémination des crédits chère à la IIIe République. La cité phocéenne fait l'objet d'une attention particulière tant son activité reposait sur les liens avec l'empire, singulièrement l'Algérie. Le gouvernement fait le pari d'une reconversion industrielle tournée vers le pétrole et la métallurgie dans le golfe de Fos, l'immensité du site ouvrant des perspectives de développement quasi illimitées. Un port pétrolier y avait été construit dès 1952 mais, en 1964, le projet est d'une toute autre envergure. Assis sur une vaste zone industrialo-portuaire, l'ensemble devient le premier pôle pétrochimique français tandis que le basculement dans le « tout pétrole » marque rapidement ses effets. Le tonnage accueilli par Marseille passe de 24 millions en 1960 à 74 en 1970 et à près de 104 en 1976, dont 2/3 d'or noir. À cette date, la cité méridionale est le deuxième port d'Europe et le huitième du monde.

Le Havre renaît lui aussi grâce à l'huile de roche. Le port pétrolier s'étend sur 5 kilomètres et se révèle rapidement stratégique, car desservant les quatre raffineries de la Basse-Seine qui assurent à elles seules 35 % de la capacité de raffinage hexagonale et surtout l'approvisionnement de la région parisienne. Sur le modèle marseillais, des plates-formes pétrochimiques s'égrènent à proximité de ces quatre emprises mais on vise plus loin. La



Le port du Havre à la fin du xxe siècle.

fermeture du canal de Suez de 1967 à 1975, en favorisant l'essor de super-tankers, semble en effet offrir au Havre l'opportunité de s'imposer comme le point d'entrée principal des trafics pétroliers du Moyen-Orient à destination de l'Europe du Nord. Ces mastodontes ne pouvant franchir à pleine charge le Pas de Calais pour gagner Rotterdam, on compte sur le terminal d'Antifer – inauguré en 1976 – pour capter l'essentiel du trafic.

Nantes et Bordeaux bénéficient de ce mouvement d'industrialisation portuaire à des degrés divers avec les raffineries de Donges, Montoir de Bretagne et, pour la Gironde, de Verdon. Rien de comparable cependant avec Dunkerque qui, portée par les besoins de l'aciérie Usinor, finit par s'étendre sur 17 kilomètres de rivage.

Et loin de se limiter aux ports, l'entrée dans l'ère des hydrocarbures innerve l'ensemble de l'économie maritime. Les armateurs s'engouffrent dans cette dynamique – le pavillon national atteint le neuvième rang mondial en 1975 – et passent commande de leurs

navires à des chantiers navals hexagonaux qui acquièrent une réputation mondiale sur le créneau des grands pétroliers et méthaniers.

Cette euphorie industrialo-portuaire masque cependant un versant plus sombre et lourd de conséquence pour l'avenir. Avec la décolonisation, une myriade de petits armements disparaissent au cours des années 1960-70 pour ne plus laisser que deux pôles principaux. L'un privé, résultat de la fusion des Chargeurs Réunis et de Delmas-Vieljeux, l'autre public, la Compagnie générale maritime (CGM), issue de la fusion de la Compagnie générale transatlantique et des Messageries maritimes. Le premier prospère sur un marché captif, celui des pays francophones de la côte occidentale de l'Afrique, le second végète, le trafic de bananes entre les Antilles et la Métropole lui permettant tout juste de compenser les pertes abyssales creusées sur les grandes routes maritimes internationales. Ces fragilités ne permettent pas de prendre le virage de la conteneurisation et expliquent pour une bonne part le paysage sinistré qui se dévoile à l'orée des années 1980.



Chargement de bananes à bord du cargo bananier *Fort-Saint-Pierre*, vers 1960.
Association French Lines.

Le choc de la conteneurisation

Le modèle gaullien meurt des deux chocs pétroliers. La conjoncture y a bien évidemment sa part. L'atonie économique qui résulte de la flambée des prix du baril en 1973 puis en 1979, en raréfiant les importations, impacte directement des zones industrialo-portuaires souvent surdimensionnées. Les paris hasardeux n'arrangent rien. Ainsi, Antifer, pensé pour être le point d'entrée des super-tankers à destination de l'Europe du Nord se voit déserté dès 1975, la réouverture du canal de Suez redonnant leur chance aux petits tonnages.

Ces éléments factuels auraient pu être surmontés n'étaient des évolutions beaucoup plus profondes. Le modèle construit autour de capacités de transformation, de valorisation des hydrocarbures, se heurte en premier lieu à l'ambition des pays producteurs de se doter de leurs propres capacités de raffinage. S'y ajoute la volonté du gouvernement de pousser le feu des énergies alternatives pour desserrer le carcan de l'OPEP en réduisant les importations d'or noir. La « France n'ayant pas de pétrole mais des idées », on s'intéresse déjà à l'énergie marémotrice avec l'usine de la Rance, et surtout au nucléaire.

Ces évolutions se répercutent sur l'ensemble du secteur. Nos chantiers navals, tournés vers les pétroliers et autres méthaniers, voient leurs effectifs passer de 32 500 employés à 13 700 en moins de dix ans avant de subir une restructuration encore plus drastique sous l'effet de la concurrence asiatique. Les années 1980 voient subsister deux acteurs : Saint-Nazaire



et Dubigeon-Normandie d'une part, les Chantiers du Nord et de la Méditerranée de l'autre. Le premier ensemble – réduit au seul Saint-Nazaire – est encore actif de nos jours tandis que le deuxième, la NORMED, vivote jusqu'en 1987, date à laquelle on procède à sa liquidation. En vingt-ans (de 1976 à 1996), le Vieux Continent a vu ses capacités de production amputées de 60 % et sa main-d'œuvre se réduire de 70 %.

L'impact est similaire concernant les armateurs. Très concentrés sur les super-pétroliers, ils prennent de plein fouet le nouveau « mix énergétique » et s'effondrent peu à peu, faute d'avoir anticipé le virage de la conteneurisation. Le phénomène est pourtant ancien : le *Fairland* inaugure la première liaison transatlantique en ralliant Rotterdam chargé de ses 228 boîtes en 1966 et, dès les années 1970, le commerce international n'est plus tiré par les échanges de matières premières mais par les produits manufacturés. Leur part en valeur atteint près de 75 % des exportations mondiales actuelles contre un peu plus de 50 % au début des années 1960.


Le super-pétrolier *Batillus* en fin d'armement à Saint-Nazaire, 1976.

La Compagnie des messageries maritimes s'essaye bien à l'aventure en se dotant de ses premiers porte-conteneurs intégraux – le *Kangourou* et le *Korrigan* – aux prémices des années 1970 mais sans succès. La concurrence s'est exacerbée et même sa fusion avec la vénérable Compagnie générale transatlantique en 1977 ne parvient pas à changer la donne. La nouvelle société – la Compagnie générale maritime – connaît au contraire une lente agonie. Réduisant son personnel navigant, ses navires – 62 en 1979, 30 dix ans plus tard –, elle en vient même à se retirer de l'Atlantique Nord en 1992, puis de l'Extrême-Orient en 1994. Le destin de la CGM est à l'image d'un armement français qui globalement jette l'éponge. Seul demeure Delmas-Vieljeux, centré sur la desserte de l'Afrique francophone et à ce titre relativement protégé.

Cet effondrement du secteur s'explique par un manque d'anticipation, des coûts peu compétitifs – les gains apportés par le registre international français (RIF) se révélant insuffisants – mais aussi une inadaptation de nos ports.

Au tournant des années 1980, les trafics conteneurisés font déjà l'objet d'une concurrence acharnée entre les ports avec une croissance dans le monde et en Europe de 7 % par an. Assis sur le modèle industrialo-portuaire, Le Havre et Marseille peinent à basculer dans des fonctions de transit malgré des sites exceptionnels. Leurs mauvaises liaisons avec l'arrière-pays, élément clé dans la compétitivité mondiale, n'arrangent rien à l'affaire. Pas de hasard par conséquent si les ports français s'effondrent dans le classement européen et mondial, entraînant dans leur sillage nos armateurs. L'avenir paraît bien sombre mais c'était sans compter avec l'étonnante capacité du secteur à renaître de ses cendres.



◗ Porte-conteneurs de 1700 boîtes *Thérèse Delmas* à double coque, dans son état de fin 1998. Maquette de Claude Pittoreau, 1998-2003, Tinténiac.
Musée national de la Marine / A. Fux..

La résilience

Passé l'effondrement des années 1980-90, de jeunes pousses voient le jour tandis que des acteurs séculaires se réinventent puis s'épanouissent à l'international. L'exemple le plus emblématique est celui de CMA-CGM, aujourd'hui troisième compagnie mondiale pour le transport de conteneurs. Stagiaire aux États-Unis, Jacques Saadé y découvre le conteneur et fonde dès 1978 la Compagnie maritime d'affrètement (CMA). Visionnaire, il s'implante en Chine au début des années 1990, met la main sur la vénérable CGM six

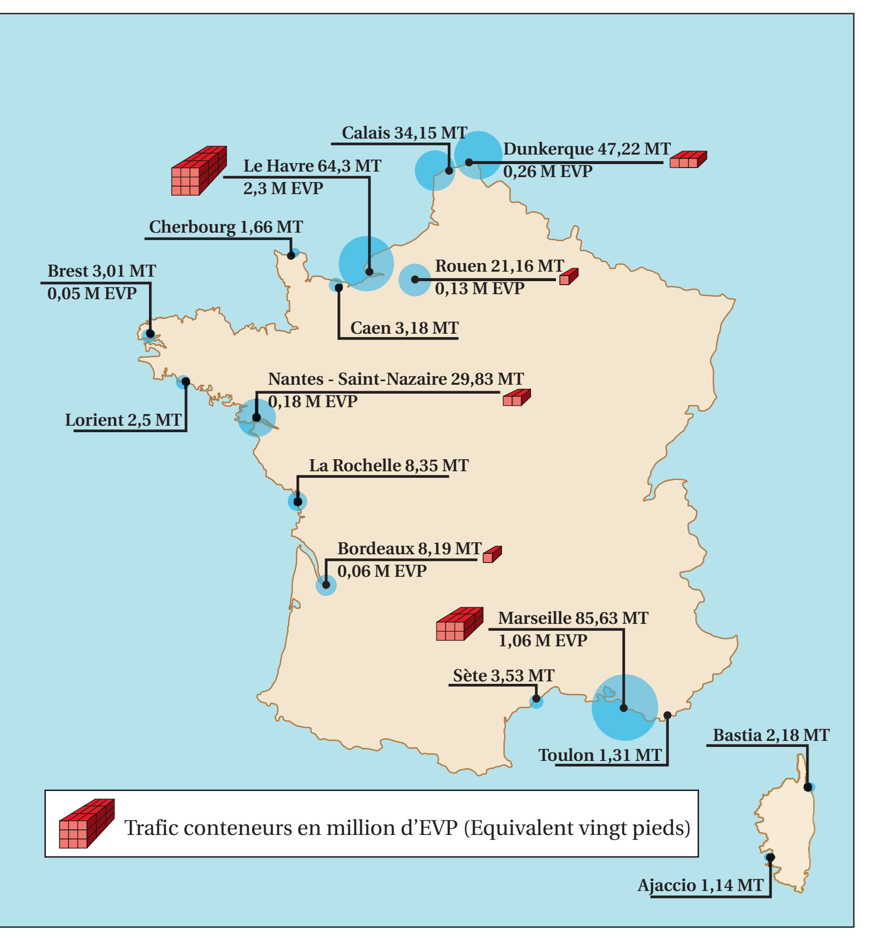
ans plus tard et se hisse à cette occasion au 15e rang mondial des armateurs de porte-conteneurs. Dans le top 10 en 2001, il intègre le top 5 en rachetant Delmas à Bolloré trois ans plus tard et conquiert le podium en 2006.

Bolloré est un autre exemple de ces acteurs qui sauront se faire une place parmi les décombres des dinosaures du secteur. Il met la main sur Delmas-Vieljeux en 1991, capitalise sur ses circuits africains avant de la rétrocéder en 2004 pour mieux se concentrer sur SDV Logistique, devenu un des grands transitaires internationaux. On n'aurait garde d'oublier Louis Dreyfus armateurs, acteur incontournable dans les vracs secs mais qui, loin de s'endormir sur ses lauriers, sait se diversifier intelligemment, notamment dans la pose des câbles sous-marins.

◗ Le terminal conteneurs de Fos.



Le monde des armateurs n'est pas le seul à renaître : la conversion de nos ports au conteneur est aujourd'hui faite, du côté de Fos pour Marseille, de Port 2000 pour Le Havre. Les installations, comme les services, sont de bonne qualité, demeure l'éternel problème de l'*hinterland* avec une situation qui s'aggrave. La desserte fluviale du port normand est ainsi passée de 25 % du trafic dans les années 1990



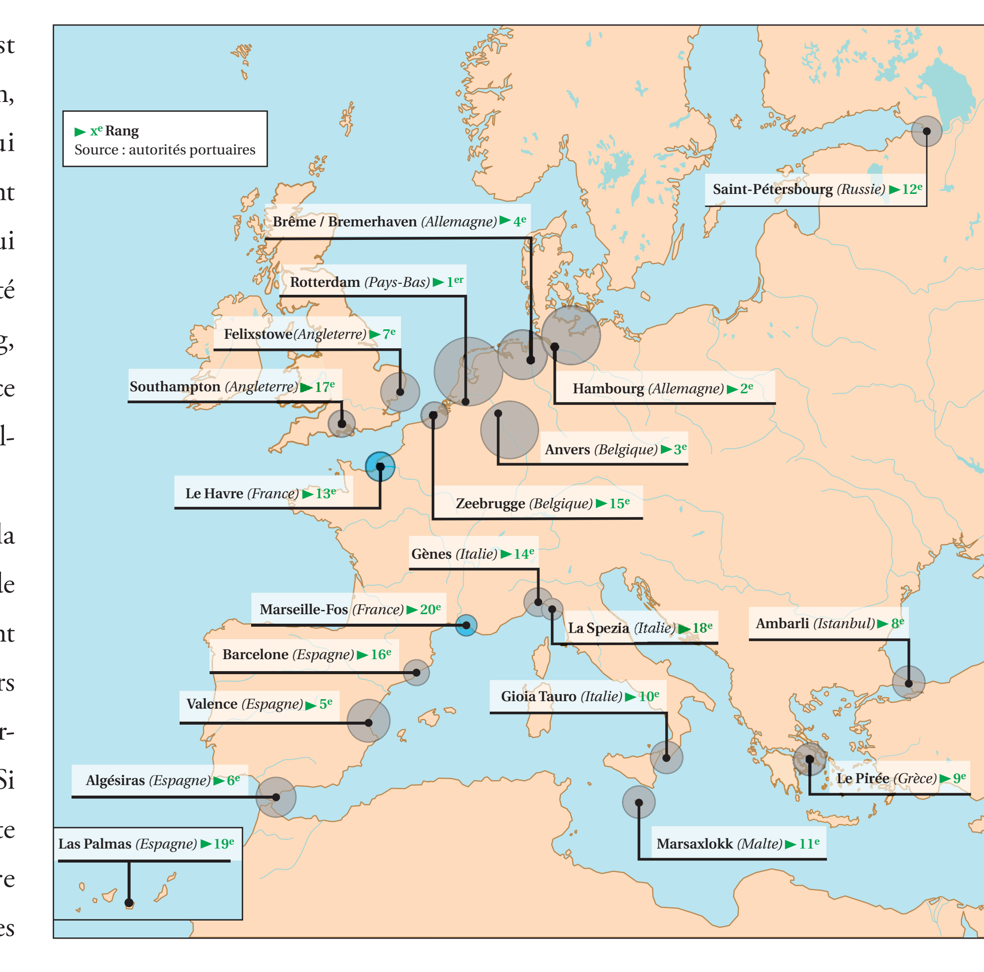
Trafic des principaux ports français (en millions de tonnes).
« Atlas 2015 des enjeux maritimes », Hors série Le Marin.

à 15 % aujourd'hui. En cause ? Une batellerie artisanale et des voies navigables archaïques. Répondant aux normes Freycinet (le maître d'œuvre du fameux plan portuaire de la IIIe République), elles sont trop étroites pour accueillir des convois portant quatre conteneurs de front, comme cela est habituel sur le Rhin, et ne sont praticables que de jour, faute de signalisation. Le ferroviaire est dans une déshérence semblable. Les conteneurs empruntant ce mode de transport sont acheminés à la vitesse de 6 km/h. Rien de surprenant par conséquent si le chemin de fer n'assure que 4 % du transit contre 20 % il y a deux décennies.

La France, sixième puissance économique du monde, n'a plus aujourd'hui un seul port dans les cinquante premiers du globe, quand Marseille occupait le huitième rang en 1976.

Au niveau européen, le marché est aujourd'hui dans la main de Rotterdam, Hambourg, Anvers et Brème qui concentrent à eux seuls presque autant de conteneurs que les seize ports qui les suivent dans le classement. La cité phocéenne occupe le vingtième rang, Le Havre le treizième : si la renaissance portuaire est bien réelle, reste à travailler les connections terrestres.

Mais par-delà ces grands acteurs, la France peut compter sur une myriade d'entreprises qui trustent bien souvent les premiers rangs mondiaux de leurs secteurs. L'ambition industrialo-portuaire a ainsi laissé un bel héritage. Si Total est connu pour être en pointe sur l'offshore profond, on ignore Bourbon, troisième mondial pour les



Les 20 premiers ports européens du trafic de conteneurs.
« Atlas 2015 des enjeux maritimes », Hors série Le Marin.

services rendus à ce secteur et on méconnaît plus encore CGC, numéro un mondial de la recherche sismique. Technip, enfin, leader incontesté des conduites sous-marines et devenu en 40 ans un groupe réunissant 36 500 employés dans 48 pays, constitue une réussite exemplaire si l'on songe que l'aventure a débuté avec une centaine de salariés.

La reconversion réussie des antiques chantiers de Saint-Nazaire dans le navire de croisière est plus visible tout comme les positions solides de DCNs ou CMN dans le naval militaire mais que dire du parcours de Bénéteau, passé en 130 ans de la barque de pêche à la plaisance, créneau sur lequel le groupe vendéen est leader mondial. Citons encore les câbliers Alda Marine et Orange Marine – numéro 2 et 4 mondiaux – qui posent les réseaux en fibre optique par lesquels s'effectuent 99 % des communications



Les ressources minérales sous-marines.

Les énergies marines renouvelables en France. « Atlas 2015 des enjeux maritimes », Hors série Le Marin.

inter-continentales du réseau internet. On pourrait ajouter la société de classification Veritas, les assureurs maritimes tel AXA et tant d'autres encore mais l'essentiel est d'avoir présent à l'esprit le foisonnement d'initiatives, d'entreprises qui explique que le secteur du maritime pèse aujourd'hui en France, en valeur et en emplois, plus que l'aéronautique ou l'automobile.Et si le présent est enthousiasmant, que dire de l'avenir. Le futur se conjugue au diapason d'un trésor minéral qui jonche les fonds marins et attise toutes les convoitises : nodules polymétalliques, encroûtements cobaltifères et autres amas sulfurés recèlent aussi bien les métaux basiques – cuivre, or, etc. – que les « terres rares » dont les réserves diminuent à terre.

Mais cet horizon lointain ne doit pas occulter ce qui se passe déjà sous nos yeux. Ainsi, dans le domaine des énergies marines renouvelables, voit-on fleurir des éoliennes sur les côtes du grand Ouest. Le démarrage est tardif – le Danemark jouissait d'un premier parc dès 1991 – mais témoigne d'une dynamique nouvelle. Les projets pullulent dans l'houlomoteur – prometteur

mais en quête de technologies matures –, dans l'hydrolien, et même dans l'énergie thermique des mers.

Les promesses sont identiques pour les ressources génétiques marines : faune et flore des océans, passées au tamis des biotechnologies, se transmutent déjà en médicaments ou cosmétiques. Signe du dynamisme du secteur, l'augmentation du nombre de brevets est dix fois plus rapide que la description de nouvelles espèces marines dont l'inventaire, au rythme actuel, nécessiterait près de 1 000 ans : les océans ne comptent à ce jour que 220 000 espèces animales et végétales décrites sur un total estimé à un 1 800 000. Le champ des possibles est donc largement ouvert et la France, assise sur une recherche de premier plan avec l'Ifremer, y a toute sa place.

Seule ombre au tableau dans ce panorama prometteur, la pêche. Conservant de solides positions dans la conchyliculture – singulièrement l'ostréiculture –, le secteur est massivement tourné vers le frais quand les surgelés règnent en maître. Pas de hasard par conséquent si 80 % de la consommation domestique est assurée par les importations. Soumise à une véritable saignée – le nombre de navires a chuté de moitié en 25 ans pour atteindre les 4 500 unités –, la pêche française doit affronter aujourd'hui un double défi : mieux valoriser ses produits tout en s'adaptant aux évolutions de la ressource. Certains stocks s'épuisent tandis que le réchauffement climatique redistribue les cartes des zones de pêche en poussant certaines espèces à migrer pour trouver des mers plus accueillantes.

Adaptation complexe mais qui est prometteuse, si l'on s'appuie sur les exemples précédents et la renaissance de secteurs jugés moribonds. Pour peu du moins que la France cesse de se percevoir uniquement comme un pays bordé par les mers et prenne conscience de ce qu'elle est : une puissance maritime.



Le quartier maritime de Guilvinec, qui rassemble Le Guilvinec, Saint-Guénolé, Bénodet, Loctudy et Lesconil. L'ensemble bigouden représente 17,5% de la pêche française. DR.

Conclusion

À l'orée de ce XXIe siècle, la France jouit d'un empire en mer et réunit pour la première fois dans son histoire les conditions pour prétendre à l'empire des mers. Tout au moins une place de premier plan.

À son espace sous souveraineté ou juridiction – le deuxième du globe –, s'ajoutent en effet une économie maritime dynamique, diversifiée, et une Marine de tout premier ordre – sixième du monde par le tonnage mais qui en remontrerait à bien d'autres, tant du point de vue de la technique que du savoir-faire. Cette conjonction d'astres favorables s'est rarement rencontrée dans notre histoire. Le négoce resplendissant du début du XVIIIe siècle ne pouvait s'appuyer sur des forces navales de même acabit – il en est mort – quand la superbe Marine

de Colbert n'avait pour compagnes que des sociétés à monopole languissantes, souffreteuses, anémiées.

C'est aujourd'hui ce qui change : les deux vont de pair dans un mouvement qui rappelle les plus belles heures du Second Empire. L'État laisse le secteur privé s'épanouir tout en s'efforçant de maintenir le rang de sa Marine et, changement majeur par rapport au règne de Napoléon III, n'a plus à craindre de menaces à l'Est : le tropisme continental peut être délaissé sans remords au profit de l'aventure du grand large.

Et c'est précisément là que le bât blesse. Il semble que nous n'ayons pas encore pris conscience de la chance qui s'offre à nous. Car si notre économie maritime et nos forces navales sont de premier plan, elles ne sont pas exemptes de fragilités.

Ainsi notre Marine. Intégralement renouvelée à l'horizon 2025, elle disposera alors des moyens tout juste suffisants pour assumer les missions qui lui sont assignées. Il n'est pas question ici de mésestimer l'effort de notre Nation dans une période budgétaire particulièrement contrainte mais il faut souhaiter tout de même que, la croissance revenue, nous puissions bâtir une Marine encore plus ambitieuse.

La problématique de l'économie maritime est différente. L'État n'y intervient plus, si ce n'est à la marge mais devrait peut-être y opérer un retour. Nos ports, nous l'avons souligné à maintes reprises, souffrent d'une desserte de leur *hinterland* au-dessous du médiocre. Des efforts sont faits mais pas toujours à bon escient : le chantier du canal Seine-Nord-Europe, loin de dynamiser Le Havre, risque ainsi de lui porter préjudice en détournant le trafic vers les ports d'Europe du Nord. Idem concernant un *shipping* qui se porte bien mais qui voit poindre à l'horizon des armements chinois redoutables.

Nos acquis, et bien souvent notre avance, concernant les ressources minérales et l'exploitation de la faune et de la flore marine, doivent de la même façon être pérennisés. Nos atouts sont gigantesques, tant du point de vue des ressources – nos zones économiques exclusives en regorgent – que des capacités scientifiques et industrielles. Reste à accompagner une aventure qui, sans coup de pouce étatique, risque de demeurer en jachère.

Encore faut-il être porteur d'une vision pour notre espace maritime. Et force est de constater que de nos jours, en dehors de la célébration de notre grandeur passée et de notre patrimoine naturel qui conduisent à une muséification du littoral, nous en sommes dépourvus.

Pour saisir ce nouveau carrefour maritime, il nous manque au fond quelqu'un qui aurait l'ambition et la vision d'un Napoléon III. Un chef d'État apte à saisir les enjeux, à déceler l'avenir qui émerge sous nos yeux et à l'accompagner. Gageons qu'il ne saurait tarder, il est peut-être déjà là.

Remerciements

Mes remerciements vont bien évidemment à Patrick Gau que je ne renonce pas à convaincre d'associer son nom au mien sur la couverture : son talent le mérite. Je n'aurais garde d'oublier la Pénélope de CNRS éditions – Blandine Genthon – qui sans cesse remet sur le métier les textes de ses auteurs… L'Hermès de la même maison a aussi sa part : comment faire connaître nos livres sans une Christelle Voisin à la manœuvre ? Petite pensée enfin pour la fine équipe du Pôle études, dont la bonne humeur et les fulgurances sont de précieux dopants.